НУЖНАЯ ВЕЩЬ

Tom Wolfe

SHOUT
SHARE
IT

- Tom Wolfe
  -
  - ТОМ ВУЛФ
  - ОТ АВТОРА
  - ПРЕДИСЛОВИЕ
  - 1. АНГЕЛЫ
  - 2. НУЖНАЯ ВЕЩЬ
  - 3. ЙЕГЕР
  - 4. КРОЛИК
  - 5. ПОЕДИНОК
  - 6. НА БАЛКОНЕ
  - 7. МЫС
  - 8. ТРОНЫ
  - 9. ГОЛОСОВАНИЕ
  - 10. МОЛИТВА
  - 11. ОНО САМО ВЗОРВАЛОСЬ?
  - 12. СЛЕЗЫ
  - 13. ОПЕРАТИВНОЕ
  - 14. КЛУБ
  - 15. ПУСТЫНЯ
  - ЭПИЛОГ

Tom Wolfe

НУЖНАЯ ВЕЩЬ

От переводчика на html: Книга вообще великолепная, недаром стала в свое время бестселлером, по ней дважды снимался знаменитый фильм. Но есть одно НО: качество перевода. Если разные сентиментальности переведены хорошо, то технические термины (особенно в конце книги) читать без смеха нельзя. И я составил СЛОВАРЬ. Кстати и название книги изменено - она известна как "Верный материал".

ТОМ ВУЛФ

НУЖНАЯ ВЕЩЬ

Tom Wolfe

The Right Stuff

Том Вулф - один из самых популярных современных американских писателей - не нуждается в представлении: такие произведения, как «Электропрохладительный кислотный тест» (1968) и «Костры амбиций» (1987) уже издавались в России и широко освещались в прессе. «Нужная вещь» (1979) - динамичное и увлекательное повествование о покорении космоса и силе человеческого духа, удостоенное нескольких премий, в том числе главной американской литературной премии American Book Award, еще неизвестно российскому читателю. Вместе с тем представление о разностороннем таланте Т. Вулфа будет неполным без прочтения «Нужной вещи», и именно поэтому издательство «Торнтон и Сагден» выпускает русский перевод этого замечательного произведения.

«Нужная вещь» Тома Вулфа - одно из лучших в мировой литературе произведений, посвященных истории разработки и осуществления американцами проекта космических полетов «Меркурий» и тем людям, которые бросили вызов главному конструктору Королеву и первым советским космонавтам. Что позволило американцам не просто выдержать напряженный поединок, но и впоследствии даже вырваться вперед? Ответ в самом названии - таинственная «нужная вещь», обладание которой открыло первоклассным американским астронавтам путь к высочайшим достижениям в космосе. Том Вулф верен историческому факту: книга написана на основе мемуаров и устных свидетельств участников и очевидцев событий - в то же время под пером талантливого писателя документальная хроника оживает и превращается в оригинальную и увлекательную повесть, чтение которой доставляет истинное наслаждение.

СОДЕРЖАНИЕ ПРЕДИСЛОВИЕ 1. АНГЕЛЫ 2. НУЖНАЯ ВЕЩЬ

3. ЙЕГЕР 4. КРОЛИК 5. ПОЕДИНОК 6. НА БАЛКОНЕ 7. МЫС 8. ТРОНЫ 9. ГОЛОСОВАНИЕ 10. МОЛИТВА 11. ОНО САМО ВЗОРВАЛОСЬ? 12. СЛЕЗЫ 13. ОПЕРАТИВНОЕ 14. КЛУБ 15. ПУСТЫНЯ ЭПИЛОГ ОТ АВТОРА

Книга о суровых буднях и отважности военных летчиков-испытателей и первых космонавтов США, о соперничестве СССР и Америки за господство в космосе в романтическую эпоху 1960-х годов, о жестоком поединке пилота с темной стихией фатума в борьбе за «нужную вещь», обладание которой открывает путь к триумфу человеческого духа, покоряющего вселенную.

Документальность повествования, основанного на материалах космической программы «Меркурий», а также воспоминаниях участников и очевидцев, сочетается с описаниями экстремальных ситуаций, которые придают произведению драматическую напряженность.

Для широкого круга читателей.

©Tom Wolfe, 1979 © Быстров В.Г., перевод на русский язык, 2000 © "Эпиграф Дизайн Груп", оформление обложки, 2000 © ООО "Торнтон и Сагден", 2000

КНИЖНЫЙ КЛУБ ИЗДАТЕЛЬСТВА
«ТОРНТОН И САГДЕН»

Почтовый адрес клуба:
103030, Москва,
ул. Долгоруковская, 29, а/я № 5
Телефон/факс: (095) 937 2909
Адрес электронной почты: mailbox@goodbook.ru

ОТ АВТОРА

Создание этой книги было бы невозможным без личных воспоминаний многих людей, пилотов и не-пилотов, причастных к зарождению эры пилотируемых ракетных полетов в Америке. Я хотел бы поблагодарить их за великодушие и те усилия, которые понадобились им, чтобы воскресить события двадцатилетней давности.

Неоценимую помощь оказал исторический отдел НАСА в Джонсонском космическом центре (Хьюстон), обеспечив мне доступ к стенограммам отчетов астронавтов после полетов. Отдельно должен упомянуть историка НАСА Джеймса М. Гримвуда, написавшего в соавторстве со своими коллегами Лойдом С. Свенсоном-младшим и Чарльзом С. Александером книгу «Этот новый океан: история проекта «Меркурий». Другие книги, к которым я обращался: «Вечно новый рассвет» А. Скотта Кроссфилда и Клэя Блера-младшего; «Звездопад» Бетти Гриссом и Генри Стилла; «Через высокую границу» Чарльза Э. Йегера и Уильяма Лундгрена; «Одинокое небо» Уильяма Бриджмана и Жаклин Хазард; «Дневник Х-15» Ричарда Трегаскиса; «Мы, семеро» - семерых астронавтов «Меркурия».

Имена четырех эпизодических персонажей повествования - Бад и Лоретта Дженнингс, Митч Джонсон и Глэдис Лоринг - были изменены.

в начало
назад

ПРЕДИСЛОВИЕ

Эта книга появилась на свет благодаря обычному любопытству. Мне захотелось узнать, что же на самом деле заставляет человека по собственной воле забираться на верхушку огромной свечи - ракеты «Редстоун», «Атлас», «Титан» или «Сатурн» - и ждать, пока зажгут запал? И я решил пойти наиболее простым путем, то есть спросить об этом у самих астронавтов. И когда астронавты собрались в декабре 1972 года на мысе Канаверал, чтобы понаблюдать за последней отправкой космического корабля «Аполлон-17» на Луну, я обратился к ним, но очень скоро понял, что даже те из них, кто в обычной жизни довольно общителен, не спешат удовлетворять мое любопытство. Им совершенно не хотелось обсуждать самую суть моего вопроса - их собственную храбрость.

Но я чувствовал, что ответ таится вовсе не в специфике полетов в космос. Подавляющее большинство астронавтов вышло из рядов пилотов-испытателей. Причем почти все они были военными пилотами-испытателями. И лишь немногие, такие как Нил Армстронг, прошли подготовку в армии. Именно этот факт столкнул меня с обширной и загадочной областью, которая в буквальном смысле оставалась темной, как обратная сторона Луны, более чем полвека: военная авиация и нынешний американский офицерский корпус.

Сразу после Первой мировой войны у европейских писателей стало модным определенное поветрие, которое вскоре распространилось и среди их послушных подражателей в Соединенных Штатах. Война рассматривалась как что-то изначально чудовищное, а те, кто воевал, в частности офицеры, - как жестокие и недалекие люди. Тон всему задали несколько блестящих произведений, в их числе - «На западном фронте без перемен», «Путешествие на край ночи» и «Бравый солдат Швейк». Единственным возможным героем рассказа о войне был рядовой солдат, и был он не героем, а обывателем, такой же жертвой войны, как и всякий невоенный человек. Любой офицер в звании выше младшего лейтенанта выставлялся как солдафон или дурак, а то и как отъявленный злодей. Старомодные повествования о доблести и героизме приравнивались к второсортной литературе, к написанным «литературными отщепенцами» автобиографиям и рассказам в бульварных журнальчиках вроде «Эргоси» или «Блюбук».

Даже в тридцатые годы героями популярных военных рассказов были в основном летчики Первой мировой войны. А

одно из немногочисленных научных исследований на тему воинской доблести - «Анатомия храбрости» Чарльза Морана, служившего военным врачом в британской армии во время Первой мировой (позднее он стал известен как лорд Моран, личный врач Уинстона Черчилля). В этом сочинении, созданном в двадцатых годах, Моран предсказывал, что в войнах будущего молодые люди, жаждущие славы и риска, будут искать их на поприще авиации. В двадцатом веке, говорил он, военный летчик станет таким же воплощением мужества, как кавалерист в девятнадцатом.

Серьезное изучение драматичности и психологических тонкостей в этой новой области исследований - боевых полетов на высокотехнологичных самолетах - стало делом отдельных пилотов, имеющих склонность к писательству. Самый известный из них - Антуан де Сент-Экзюпери. Литературный мир остался равнодушным к этой теме. Но юноши поступали именно так, как и предсказывал Моран. Они становились офицерами, чтобы летать, и летали, несмотря на невероятный смертельный риск. Уже в 1970 году я узнал из статьи армейского врача в медицинском журнале, что для каждого летчика военно-морских сил вероятность погибнуть в катастрофе составляет двадцать три процента. И это не считая смерти в бою, что в то время - война во Вьетнаме была в разгаре - случалось чрезвычайно часто. «Нужная вещь» - это рассказ о том, почему люди хотят, а на самом деле не хотят, а *наслаждаются* таким риском во времена, которые писатели уже давно окрестили эпохой антигероя. Эта психологическая загадка и подтолкнула меня к написанию этой книги. И если среди прочитавших «Нужную вещь» есть те, кого совершенно не интересуют космические исследования как таковые, то, возможно, они прочли книгу именно потому, что их воображение захватила та же самая тайна.

С момента первого выхода книги в печать в 1979 году я переписывался со многими пилотами и вдовами пилотов. Они не то чтобы восхищались моей книгой, но, казалось, попросту были благодарны, что кто-то - совершенно посторонний человек - облек в слова то, о чем кодекс чести летчиков запрещает даже упоминать. А ведь именно это и является одной из самых необычайных и загадочных драм двадцатого столетия.

Том Вулф, август 1983 г.

далее
в начало
назад

1. АНГЕЛЫ

Прошло всего каких-то пять-десять минут… За это время ей позвонили все три женщины с одним вопросом: «Ты уже слышала - что-то произошло?!»

– Джейн, это Элис. Слушай, мне только что позвонила Бетти. Она слышала, там что-то случилось. А ты ничего не знаешь?

Именно так они и выражались, когда звонили… Она сняла трубку и передала это сообщение другим:

– Конни, это Джейн Конрад. Мне только что звонила Элис. Она говорит, что-то случилось…

Словечко «что-то» употреблялось в языке жен, для того чтобы не говорить на языке страшной правды. Джейн Конрад, которой едва исполнился двадцать один год, жила здесь недавно и знала обо всем этом очень мало - тем более что никто никогда об этом не говорил. Но день только начинался! А при таком окружении она, конечно, быстро всему научилась. И какую картину она себе представляла! Джейн была высокой и стройной, с пышными темными волосами, острыми скулами и большими карими глазами. Она немного напоминала актрису Джин Симмонс. Ее отец держал ранчо на юго-западе Техаса. Она поехала учиться на восток, в Брин-Мор, и там познакомилась со своим мужем Питом на вечеринке первокурсниц в клубе «Галф-Миллс» в Филадельфии. Он был тогда старшекурсником в Принстонском колледже. Пит был невысокий, крепкий, светловолосый юноша; он постоянно шутил. Его лицо каждую секунду было готово расплыться в широкой улыбке. Он просто излучал энергию, уверенность, *joie de vivre.* Джейн и Пит поженились через два дня после того, как он окончил Принстон. В прошлом году родился их первый ребенок, Питер. А сегодня во Флориде, в Джексонвилле, в мирном 1955 году, солнце пробивается сквозь сосны и в воздухе чувствуется дыхание океана. До океана и желто-белого пляжа меньше мили. Всякий проезжающий мимо может увидеть домик Джейн - словно сказочную избушку посреди сосен. Дом кирпичный, но Джейн с Питом покрасили кирпичи в белый цвет, и дом ярко сверкал на фоне зеленой стены сосен в тысячах солнечных лучей, пробивавшихся сквозь верхушки деревьев. Ставни они покрасили в черный, отчего еще сильнее выделялись белые стены. Дом был небольшой - всего тысяча сто квадратных футов, - но Джейн и Пит сами составляли строительный план, и этого пространства им более чем хватало. У них был друг-строитель, он помог сэкономить на кирпичах, так что дом обошелся лишь в одиннадцать тысяч долларов. Снаружи было

солнце, а внутри все росло напряжение по мере того, как пять, десять и, наконец, почти все двадцать жен звонили друг другу, пытаясь выяснить, что же случилось, а на самом деле - с чьим именно мужем «это» случилось.

Через тридцать минут таких разговоров - а подобное здесь случалось нередко - жене начинает казаться, что телефон больше не находится на столе или на стене в кухне. Он разрывается прямо в ее солнечном сплетении. Но все же несравненно хуже было бы прямо сейчас услышать звонок в дверь. Правила очень строги в этом плане, хотя об этом нигде и не написано. Последние новости не должна сообщать женщина, и уж тем более по телефону. Дело нельзя испортить! - вот в чем суть. Нет, именно мужчина должен сообщить новость, когда придет время; мужчина, наделенный некоторой официальной или моральной властью, - священник или товарищ погибшего. Более того, он должен сообщить новость лично. Он подойдет к двери, позвонит и будет стоять неподвижно, как столб. Плохие новости он держит замороженными, словно рыбу. Поэтому все телефонные звонки жен были яростным и зловещим хлопаньем крыльев ангелов смерти. Когда придут окончательные новости, раздастся звонок в дверь - жена в такой ситуации смотрит на дверь широко раскрытыми глазами, словно бы это не ее дверь, - а за ней будет стоять человек… который пришел сообщить женщине, что, к несчастью, что-то случилось и сожженное тело ее мужа сейчас лежит в болотах, среди сосен или карликовых пальм, «обгоревшее до неузнаваемости». Каждый, кто прожил на авиабазе достаточно долго (Джейн к таким, увы, не относилась), понимал, что выражение «обгоревший до неузнаваемости» было довольно искусным эвфемизмом для описания человеческого тела, которое теперь напоминает огромную тушу домашней птицы, сгоревшую в духовке: темно-коричневую, лоснящуюся, покрытую волдырями. Причем сгорело не только лицо, волосы и уши (не говоря уже об одежде), но и кисти и ступни; а то, что осталось от рук и ног, невозможно разогнуть и имеет такой же темно-коричневый блестящий цвет, как и само тело. И этот муж, отец, офицер, джентльмен, эта *отрада* глаз матери, Его Величество Младенец каких-то двадцать лет назад - превратился в обуглившуюся массу с торчащими руками и ногами. *Мой собственный муж* - неужели они говорят о нем? Джейн не раз слышала, как молодые люди - и Пит в их числе - рассказывали о других молодых людях, которые «получили», «попали в штопор» или «треснули», но всякий раз речь шла о ком-то постороннем, не из их эскадрильи. И каждый раз в разговоре об этом они употребляли такие веселые жаргонные словечки, словно говорили о спорте. Что-то вроде: «Он

промазал мимо второй базы». И все! Ни слова: ни в печати, ни в разговоре - даже на этом жаргоне! - об обгоревшем теле юноши, которое в мгновение ока покинула душа. Теперь можно забыть о всех улыбках, жестах, настроениях, заботах, смехе, хитростях, сомнениях, нежности и любящих взглядах - *любовь моя!* - а коттедж в лесу охвачен ужасом, и молодая женщина, сжигаемая нервной горячкой, ожидает подтверждения того, что сегодня она стала вдовой.

После следующей серии звонков вероятность того, что именно с Питом что-то случилось, значительно возросла. В эскадрилье было всего двадцать человек, и… над девятью или десятью из них могли уже хлопать крыльями ангелы смерти. Зная, что о несчастном случае сообщат не сразу, те мужья, которым удалось найти телефон, звонили домой, чтобы сказать: это *случилось не со мной.* И от таких сообщений напряжение, конечно, возрастало. Телефон Джейн зазвонил еще раз, и одна из жен сообщила:

– Нэнси только что звонила мне от Джека. Он в эскадрилье, говорит, там что-то случилось, но не знает, что именно. Он видел, как Фрэнк Д. и Грэг взлетали минут десять назад, так что с ними все в порядке. А ты ничего не слышала?

Но Джейн не слышала ничего, кроме того, что другие мужья (а не ее!) были живы и здоровы. И вот в солнечный день, во Флориде, неподалеку от военно-морской базы Джексонвилл, в маленьком белом коттедже - просто дом мечты! - еще одна красивая молодая женщина была готова узнать о *quid pro quo,* характерном для рода занятий ее мужа, о путанице (если так можно сказать), о подпунктах контракта, написанных невидимыми чернилами. Так отчетливо, как если бы она держала перед собой расписание нарядов, Джейн теперь понимала, что только о двух членах эскадрильи ничего не известно. Одним из них был пилот Бад Дженнингс, другим - Пит. Она сняла трубку и сделала то, что крайне не поощрялось в тревожное время. Она позвонила в штаб эскадрильи. Ей ответил дежурный офицер.

– Я хочу поговорить с лейтенантом Конрадом, - сказала Джейн. - Это миссис Конрад.

– Прошу прощения, - ответил дежурный офицер, и его голос дрогнул. - Прошу прощения… Я… - Он не мог подобрать слов! Он был готов расплакаться! - Я хочу сказать… он не может подойти к телефону!

Он не может подойти к телефону!

– Это очень важно! - настаивала Джейн.

– Прошу прощения, но это невозможно. - Дежурный офицер с трудом подбирал слова, подавляя всхлипывания. *Всхлипывания!* -

Он не может подойти к телефону.

– А почему? Где он?

– Прошу прощения… - Снова глубокий вздох и тяжелое дыхание. - Я не могу вам сказать. Я… Мне придется повесить трубку!

Голос дежурного офицера исчез в водовороте эмоций, и связь прервалась.

Дежурный офицер! *Само звучание* его голоса говорило больше любых слов!

В этот момент время остановилось. Джейн больше не могла ждать, пока раздастся звонок в дверь и появится уверенная фигура с вытянутым лицом, некий Друг вдов и сирот - и официально сообщит ей, что Пит мертв.

Даже посреди болота, среди гниющих сосновых стволов, нефтяных пятен, мертвых стеблей повилики и личинок москитов - все это зловоние пересиливал запах «обгоревшего до неузнаваемости». Когда в самолете взорвалось топливо, температура поднялась настолько, что все, за исключением деталей из самых тугоплавких металлов, не только *сгорело;* все, состоящее из резины, пластика, целлулоида, дерева, кожи, ткани, мяса, хрящей, кальция, роговицы, волос, крови и протоплазмы, не только сгорело, но и выделило зловонный газ, известный химикам. Это был запах ужаса. Он проникал в ноздри, обжигал носоглотку, впитывался в печень и кишечник, и, казалось, во всей вселенной не было ничего, кроме зловония горелой плоти. Когда вертолет приземлился на трясину, Пит Конрад почувствовал запах прежде, чем люк полностью открылся, хотя они и оказались довольно далеко от места крушения. Остаток пути Конраду и другим членам экипажа пришлось преодолевать пешком. Через несколько шагов вода стала доходить им до колен, затем уже до подмышек. Они пробирались через воду, ил, сквозь лианы и сосновые стволы, но ничто не могло сравниться с запахом. Конраду, двадцатипятилетнему младшему лейтенанту, случилось в этот день быть дежурным офицером безопасности эскадрильи, и ему нужно было провести осмотр места происшествия. Эта эскадрилья являлась его первым местом службы, он никогда раньше не бывал свидетелем крушения, никогда не вдыхал такой омерзительный запах и не видел ничего подобного тому, что его ожидало.

Когда Конрад наконец добрался до самолета - это был SNJ, - он обнаружил, что фюзеляж сгорел и увяз в болоте, одно крыло отвалилось, а крышу кабины расплющило. На переднем сиденье находилось то, что осталось от его друга Бада Дженнингса. Бад, дружелюбный парень, многообещающий боевой летчик,

превратился теперь в ужасную поджаренную массу без головы. Голова была сорвана с хребта, словно ананас с черешка, но ее нигде не было видно.

Конрад стоял в болотной трясине, не зная, что ему делать. Пройти двадцать футов по этой грязной жиже было нелегко. Он постоянно смотрел вверх, в хитросплетение сучьев, лиан, пестрых теней и лучей белого света, пробивавшихся сквозь верхушки деревьев. Как бы то ни было, он продолжал идти по воде и тине, и остальные следовали за ним. Он по-прежнему смотрел вверх. Наконец он сумел все выяснить. Поломанные сучья образовали просвет, показывающий, где падал SNJ. Просвет напоминал туннель, проложенный по вершинам деревьев. Конрад и его сопровождающие шли по болоту вдоль этой странной тропы в девяноста или ста футах над головой. «Туннель» сделал резкий поворот - должно быть, здесь оторвалось крыло. Затем просвет пошел вбок и вниз. Они продолжали идти, глядя вверх. Потом они остановились. На стволе зияла огромная сочащаяся рана-порез. Странно. Что это, болезнь дерева? Возле раны, в ветвях, виднелось что-то вроде мешка - как на деревьях, пораженных червями-древоточцами, - и желтоватая творожистая масса. Как будто из-за болезни вытекающий древесный сок загустевал и сворачивался - только это был не сок: виднелись прожилки крови. И в следующее мгновенье Конрад потерял дар речи. Все это видели. Мешок оказался матерчатым подшлемником с наушниками. А творожистая масса - это были мозги Бада Дженнингса. От удара о дерево кабина самолета расплющилась, а голова Дженнингса разлетелась вдребезги, как дыня.

Следуя правилам, командир эскадрильи не стал обнародовать имя Бада Дженнингса, пока не разыщут его вдову, Лоретту, и не отправят компетентного человека сообщить ей весть. Но Лоретты Дженнингс не было дома, и ее не смогли нигде найти. Следовательно, задержка - и более чем достаточно времени для других жен, ангелов смерти, чтобы застыть в ужасе над телефоном. О всех пилотах имелись сведения, кроме двух находившихся в лесу - Бада Дженнингса и Пита Конрада. Один шанс из двух, орел-решка, чет-нечет - и нельзя сказать, что это был необычный день.

Лоретта Дженнингс была в торговом центре. Когда она вернулась домой, ее уже ждала некая фигура - мужчина, мрачный Друг вдов и сирот. И именно Лоретта Дженнингс проиграла в чет и нечет, орел и решку; именно у Лоретты ребенок (а она была беременна уже вторым) останется без отца. Эта молодая женщина прошла через все ужасы, которые воображала - *присваивала себе!* - Джейн Конрад. И все же эта мрачная шутка судьбы не принесла

Джейн облегчения.

В день похорон Бада Дженнингса Пит зашел в чулан и, как было заведено, вытащил свою шинель. Это была самая стильная часть гардероба флотского офицера. Раньше Питу не представлялся случай надеть ее - двубортную шинель из темно-синего мельтона, доходившую почти до лодыжек и весившую, должно быть, фунтов десять. С двумя рядами золотых пуговиц, с большим, красивым отложным воротником и лацканами, с глубокими отворотами на рукавах, со строгой талией и клапаном сзади, идущим от пояса до самого низа. Никогда больше у Пита - и у многих других американцев середины двадцатого века - не будет такого впечатляющего и аристократичного предмета одежды, как эта шинель. На похоронах девятнадцать оставшихся в живых маленьких индейцев - моряки! - торжественно выстроились в ряд в своих шинелях. Они были так молоды! Их розовощекие, совершенно без морщин, лица с гладко выбритыми подбородками храбро высовывались из огромных отложных воротников. Они пели старый моряцкий гимн; мелодия то и дело переходила в странный и печальный минорный ключ, а к тексту был добавлен еще один куплет - специально для летчиков. Он заканчивался так: «О, услышь нас, когда мы возносим молитвы за тех, кто рискует жизнью в воздухе».

Через три месяца еще один пилот эскадрильи разбился и обгорел до неузнаваемости, и Пит снова вытащил свою офицерскую шинель, а Джейн вновь увидела, как восемнадцать маленьких индейцев храбро участвуют в похоронной церемонии. Вскоре после этого Пита перевели из Джексонвилла на военно-морскую базу Патьюксент-Ривер в Мэриленде. Пит и Джейн едва успели там обжиться, как получили известие, что еще один пилот из джексонвиллской эскадрильи - их близкий друг, которого они не раз приглашали на обед, - погиб, пытаясь взлететь с палубы авианосца во время тренировок в нескольких милях от побережья Атлантики. В катапульте, выталкивающей самолет с палубы, упало давление, и машина, тщетно рыча двигателем, рухнула в океан на глубину шестьдесят футов и пошла ко дну, словно кирпич.

Пит перевелся в Патьюксент-Ривер, или в Пакс-Ривер, как говорили военные, чтобы поступить в недавно открывшуюся школу летчиков-испытателей. Это считалось серьезным шагом в карьере юного морского пилота. Теперь, когда корейская война закончилась, все пылкие молодые пилоты просто помешались на летных испытаниях. В армии всегда говорили «летные испытания», а не «испытательные полеты». Реактивные самолеты появились буквально лет десять назад, и в военном флоте

постоянно проводились испытания новых реактивных истребителей. База в Пакс-Ривер была основным испытательным центром военно-морских сил.

Джейн понравился дом, который они купили в Пакс-Ривер. Конечно, уютный домик в Джексонвилле ей нравился больше, тем более что план нового жилища составлялся без их с Питом участия. Они жили в районе Норт-Таун-Крик, в шести милях от базы. Район этот, как и сама база, находился на поросшем соснами полуострове, выдававшемся в залив Чизапик. Повсюду их окружали сосны, как и раньше. А еще - густые заросли рододендрона. У Пита теперь были более строгие графики занятий и дежурств. Все его однокурсники из группы № 20 говорили, как это тяжело, - но им это явно нравилось, потому что они считались элитой морской авиации. Круг общения Пита и Джейн ограничивался молодыми людьми из группы № 20 и их женами - больше они ни с кем не поддерживали отношений. Они постоянно приглашали друг друга в гости на обед. Практически на каждый уикенд кто-нибудь из членов группы устраивал вечеринку у себя дома. А еще они вместе отправлялись в Чизапик ловить рыбу или кататься на водных лыжах. Им было нелегко общаться с посторонними, потому что мальчики могли говорить только об одном - о своих полетах. Одним из излюбленных выражений в их разговорах было «выдавить оболочку». Понятие «оболочка» обозначало пределы возможностей конкретного самолета - насколько крутой поворот он может сделать на такой-то скорости и так далее. И главным в летных испытаниях было «выдавить оболочку», то есть выйти за пределы. Сначала во фразе «выдавить оболочку» не слышалось ничего ужасающего. Она звучала так, будто мальчики говорят о соревнованиях.

Затем в прекрасный солнечный день член группы - один из парней, с которым они обедали, пили и ходили кататься на водных лыжах, - пошел на посадку в штурмовике A3J. Он снизил скорость, не успев выпустить закрылки. Самолет потерял скорость и разбился, а пилот обгорел до неузнаваемости. А они вытащили из чуланов офицерские шинели, спели о тех, кто рискует жизнью в воздухе, и сняли шинели. Вечером, после обеда, оставшиеся индейцы говорили о несчастном случае. Они качали головами и повторяли: просто позор, ему следовало знать, когда надо выпускать закрылки.

Прошла всего неделя, и еще один член группы пошел на посадку на таком же самолете, на A3J. Перед самой посадкой он сделал поворот на девяносто градусов, но что-то случилось с рычагами управления, один хвостовой стабилизатор загнулся вниз, другой - вверх, самолет вошел в штопор, рухнул с высоты

восемьсот футов и разбился, а пилот обгорел до неузнаваемости. И снова надевались шинели, и снова пели о тех, кто рискует жизнью в воздухе. А потом шинели снимались, и после обеда, вечером, они говорили, что покойный был хорошим человеком, но слишком неопытным, и когда неисправность рычагов управления приперла его к стенке, он не знал, как выйти из положения.

Каждой из жен хотелось закричать: «Боже мой! *Машина сломалась!* Почему вы думаете, что вам повезло бы больше?!» Но интуитивно Джейн и остальные женщины чувствовали, что этой темы касаться не стоит. Пит ни на мгновенье не давал понять, что думает, будто нечто подобное может случиться с ним самим. Это было не только неправильно, но и опасно - сомневаться в уверенности в себе молодого пилота, задавая такие вопросы. И это тоже являлось частью неписаных правил поведения жены офицера. Теперь всякий раз, когда Пит возвращался с летного поля слишком поздно, Джейн начинала беспокоиться. Она начинала думать, - *нет, предполагать!* - что он попал в один из этих смертельных тупиков, о которых с таким оживлением здесь говорили.

Вскоре после этого события еще один их хороший друг поднялся в воздух на F4, или «Фантоме», - новейшем и самом популярном в военно-морских силах самолете. Когда он набрал высоту двадцать тысяч футов, самолет задрал нос и рухнул прямо в залив Чизапик. Оказалось, что в системе подачи кислорода не работал шланг, и парень потерял сознание от недостатка кислорода на большой высоте. И снова надевались шинели, и возносилась молитва за тех, кто рискует жизнью в воздухе, а потом шинели снимались, и маленькие индейцы наполнялись скептицизмом. Как можно не проверить кислородную систему? И как можно потерять сознание от кислородного голодания *так быстро?*

Пару дней спустя Джейн стояла дома у окна. Она увидела, как над соснами в стороне летного поля поднимается какой-то дым. Просто столб дыма - никаких взрывов, сирен или других звуков. Она перешла в соседнюю комнату, чтобы не думать об этом, но объяснение дыму все не находилось. Она вернулась к окну. В ярде от дома, через дорогу, стояли люди… и смотрели на ее дом, словно пытаясь решить, как им поступить. Джейн отвернулась, но не смогла удержаться и снова взглянула в окно. Краем глаза она заметила *некую фигуру,* двигавшуюся по тропинке к ее двери. Джейн точно знала, кто это был. Ей уже снились подобные кошмары. И все же это был не сон. Она бодрствовала и была начеку - как никогда раньше за всю свою

жизнь! Застыв на месте, совершенно парализованная этим зрелищем, она просто ждала, когда раздастся звонок в дверь. Она ждала, но звонка все не было. Она больше не могла ждать. В реальной жизни, в отличие от своих снов, Джейн была слишком сдержанной и слишком вежливой, чтобы крикнуть через дверь: «Уходите!» Поэтому она просто открыла дверь. Там никого не было - совсем никого. Ни людей на лужайке через дорогу, ни одной живой души на сотни ярдов вокруг на лужайках и обсаженных рододендронами дорогах Норт-Таун-Крик.

А затем у нее началась череда сменяющих друг друга кошмаров и галлюцинаций. Галлюцинацию могло вызвать что угодно: клуб дыма, телефонный звонок, прекращавшийся раньше, чем она успевала снять трубку, сирена, даже звук заводящихся грузовиков (аварийных грузовиков!). Потом она выглядывала в окно, видела некую фигуру и начинала ждать звонка. Единственная разница между снами и галлюцинациями состояла в том, что во сне действие всегда происходило в маленьком белом домике в Джексонвилле. Но в обоих случаях ощущение того, что на этот раз действительно *что-то произошло,* было вполне реальным.

Лучший пилот на курсе ниже того, на котором учился Пит, - главный соперник их хорошего друга Эла Вина - отрабатывал на истребителе пикирование с включенными двигателями. Одним из самых важных навыков при испытаниях было умение точно считывать показания приборов при «выдавливании оболочки». А этот юноша, отправив самолет в пикирование, все еще прилежно и упорно изучал цифры на панели приборов, когда врезался прямо в устричную отмель и обгорел до неузнаваемости. И снова надевались офицерские шинели, и пели о тех, кто рискует жизнью в воздухе, а потом шинели снимались, и маленькие индейцы замечали, что покойный был хороший парень и блестящий ученик - правда, *слишком* уж блестящий: он и не подумал взглянуть в окно, на реальный мир. Бино - Эл Вин - не считался столь прилежным стажером, зато он все еще был жив.

Как и многим другим женам пилотов из группы № 20, Джейн хотелось обсудить эту ситуацию - все возрастающее количество смертельных случаев - со своим мужем и другими членами группы. Но неписаные правила запрещали обсуждение этой темы, поскольку в основе ее лежал страх смерти. Ни Джейн, ни кому-либо еще нельзя было просто *поговорить* об этом ни с кем из обитателей базы. Можно было сказать кому-нибудь из жен о своем беспокойстве. Ну и что из этого? Кто тут не *беспокошся?* В ответ вас смерили бы взглядом, который говорил: *«Зачем сосредоточиваться на этом?»* Джейн могла, конечно, поделиться

своими кошмарами. Но *галлюцинации?* Для таких ненормальных явлений в морской жизни не было места.

Но теперь злой рок постиг уже десятерых, и почти все из погибших были близкими друзьями Пита и Джейн. Это были молодые люди, которые не раз бывали в их доме, сидели рядом с Джейн и болтали, как и все остальные, о замечательном деле - летных испытаниях. А выжившие собирались за столом, *как и прежде,* и с тем же самым необъяснимым радостным возбуждением! Джейн пыталась заметить у Пита какие-нибудь признаки душевного надлома, но не замечала. Он много говорил, дурачился, шутил и смеялся. Он всегда оставался таким. Ему по-прежнему нравилось общество членов группы, например Уолли Ширры и Джима Ловелла. Многие молодые пилоты были неразговорчивы и освобождались от скованности только в воздухе. Но Пит и Уолли не были скрытными - в любой ситуации. Они любили подурачиться. Пит называл Джима Ловелла «Трясунчиком» - не самое лестное прозвище для пилота. Уолли Ширра был душа-парень; он любил грубые шутки и ужасные каламбуры. Они втроем - *даже посреди этой полосы невезения!* - обожали поболтать на такие темы, как, скажем, везучий Митч Джонсон. Жизнь везучего пилота Митча Джонсона, казалось, находилась в руках двух ангелов - злого и доброго. Злой ангел устраивал Митчу несчастные случаи, которые оказались бы смертельными для любого нормального пилота. А добрый ангел помогал ему выйти из таких переделок без единой царапины. Как раз на днях - именно такие истории Джейн любила слушать - Митч Джонсон садился на авианосец, но промахнулся мимо палубы и врезался в выступ кормы. Послышался оглушительный взрыв, и задняя часть самолета, окутанная пламенем, упала в воду. Все, кто находился на палубе, говорили: «Бедный Джонсон! У доброго ангела был выходной». Они все еще обсуждали, как им убрать обломки машины и бренные останки Митча, когда на капитанском мостике зазвонил телефон. Несколько ошалевший голос произнес: «Это Джонсон. Слушайте, я здесь внизу, в грузовом трюме, люк закрыт, и я не могу выбраться. Я не могу включить свет, ничего не вижу, споткнулся о кабель и, кажется, сломал ногу». Офицер, стоявший на мостике, в ярости бросил трубку и поклялся, что найдет сукина сына, который устраивает телефонные розыгрыши в такое время. Затем телефон зазвонил снова, и человек с заторможенным голосом пытался доказать, что он - действительно Митч Джонсон. Добрый ангел не покинул его. Врезавшись в выступ палубы, он упал на пустые ящики из-под боеприпасов. Это смягчило удар, и Митч не получил никаких серьезных повреждений. Фюзеляж разлетелся на куски. А

Джонсон вышел на злополучный выступ и открыл люк, ведущий в грузовой трюм. Там было чертовски темно и по всему полу тянулись провода, которыми были перевязаны самолетные запчасти. Везучий Митч Джонсон не раз споткнулся о провода, пока искал телефон, но лишь ушиб голень. Вот счастливчик! Пит, Уолли и Джим просто помирали со смеху над такими историями. Это было изумительно. Просто потеха! Но не более того.

Через несколько дней Джейн отправилась в военный магазин на Саундерс-роуд, возле главного въезда на базу. Вдруг она услышала сирену, а затем звуки заводящихся двигателей аварийных грузовиков. На этот раз Джейн решила сохранять спокойствие. Инстинкт заставлял ее броситься домой, но она приказала себе остаться в магазине и заниматься покупками. Чтобы купить все необходимое, ей понадобилось тридцать минут. Затем она поехала домой в Норт-Таун-Крик. Подъезжая к дому, она увидела идущую по тротуару фигуру. Это был мужчина. Хотя Джейн видела его со спины, она знала, кто это такой. Мужчина был одет в черный костюм с белой лентой вокруг шеи. Это был ее священник из епископальной церкви. Она широко раскрыла глаза, но на этот раз видение не исчезало. Фигура продолжала шагать. Сейчас Джейн не спала и не смотрела из окна на улицу. Она была в машине перед своим домом. Это был не сон и не галлюцинация, и фигура продолжала идти к двери.

Суматоха на летном поле была вызвана одним из самых удивительных случаев, которые только довелось наблюдать ветеранам Пакс-Ривер. И все они это видели, потому что почти весь боевой расчет собрался на летном поле, словно на авиашоу.

Друг Конрада Тед Уилан поднимал в воздух истребитель, и на старте произошло повреждение, вызвавшее утечку жидкости. На панели приборов загорелась красная аварийная лампочка. Уилан связался с землей. Было ясно, что утечка выведет из строя рычаги управления, прежде чем машина успеет приземлиться. Поэтому нужно было прыгать с парашютом. Единственный вопрос заключался в том, когда и где это сделать, и именно об этом шел разговор. Было решено, что Тед прыгнет на высоте 8100 футов на такой-то скорости, прямо над летным полем. Самолет упадет в Чизапик, а пилот выплывет к полю. Так же хладнокровно, как и любой другой на его месте, Тед Уилан набрал высоту 8100 футов и совершил прыжок.

Внизу, на летном поле, все не отрываясь смотрели в небо. Они видели, как Уилан выпрыгнул из кабины. С натянутыми за спиной ремнями парашюта Мартина-Бейкера, на высоте полутора миль, он выглядел маленькой черной геометрической фигуркой. Собравшиеся наблюдали, как он начал падать. Все ждали, что вот-

вот раскроется парашют. Затем они ждали еще несколько секунд, и еще немного. Маленькая фигурка становилась все крупнее и крупнее, приближаясь к земле на огромной скорости. Затем наступила тишина: каждый, кто хоть что-нибудь понимал в прыжках с парашютом, знал, что сейчас произойдет. Но даже для таких людей это было неописуемое мгновение, потому что никто еще не видел подобных зрелищ так близко, с самого начала и до конца, и притом со зрительских мест, если, конечно, так можно выразиться. Теперь фигура Уилана приближалась так быстро, что это стало обманывать зрение наблюдавших. Казалось, фигура сильно вытянулась. Она стала гораздо крупнее и надвигалась на зрителей с ужасающей скоростью, и теперь они могли разглядеть ее действительные очертания. Наконец перед их глазами мелькнуло стремительное черное пятно, после чего последовал взрыв. Только это был не взрыв, а ужасная *хохма* Теда Уилана: на глазах у толпы его шлем, спасательный жилет и оснастка парашюта влетели в самый центр взлетно-посадочной полосы, точно в мишень. Тед Уилан, несомненно, был жив до момента удара о землю. У него оставалось примерно тридцать секунд, чтобы увидеть континентальную Америку, округ Балтимор, полуостров, базу Пакс-Ривер - весь этот понятный мир, который теперь надвигался на него, чтобы раздавить. Когда его тело подняли с бетона, оно было похоже на мешок с удобрениями.

Пит снова вытащил шинель, и они с Джейн и всеми маленькими индейцами отправились на похороны Теда Уилана. В том, что это случилось не с Питом, для Джейн было мало утешения. То, что священник на самом деле шел к ее двери не как официальный Друг вдов и сирот, а лишь затем, чтобы пригласить на службу, не принесло ей мира и облегчения. Пит по-прежнему совсем не думал, что его может поджидать какое-нибудь несчастье, но это больше не придавало Джейн храбрости ни на минуту. Еще один сон и еще одна галлюцинация, потом еще и еще - и едва ли они казались более реальными. Потому что она знала. Она теперь знала суть этого занятия, хотя об этом никто не произнес ни слова. Она даже знала, почему Пит - мальчик из Принстона, с которым она познакомилась на вечеринке первокурсниц в клубе «Галф-Миллс», - никогда не бросит этого опасного дела, никогда не уйдет, разве что в гробу. Но Бог знал, и она знала, что гроб ожидал каждого из маленьких индейцев.

Семь лет спустя, когда репортер и фотограф из журнала «Лайф» действительно стояли рядом с ней в ее гостиной и разглядывали ее лицо, а за окном, на лужайке, толпа телевизионщиков и газетчиков ожидала слова, жеста, хотя бы силуэта ее фигуры за занавеской, какого-нибудь намека на то, что

она испытывает; когда все они, пожирая ее глазами, обрушились с потоками слов: «Что вы чувствуете?», «Вы испуганы?», «Америка хочет знать!» - Джейн захотелось рассмеяться, хотя ей не удалось даже выдавить из себя улыбки.

Зачем спрашивать *теперь?* - хотелось ей сказать. Но они все равно не поняли бы, о чем она говорит.

далее
в начало
назад

2. НУЖНАЯ ВЕЩЬ

До чего же мрачное это было время… И все-таки впоследствии Пит и Джейн встречали пилотов с других военно-морских баз, пилотов военно-воздушных сил и морской пехоты, у которых тоже случались такие тяжелые времена. В военно-воздушных силах служил пилот Майк Коллинз - племянник бывшего начальника штаба армии Дж. Лоутона Коллинза. В течение одиннадцати недель Майк проходил подготовку на военно-воздушной базе Неллис, возле Лас-Вегаса. И за это время двадцать два его товарища-стажера погибли, что было чрезвычайно высоким показателем смертности - два человека в неделю. Потом был еще летчик-испытатель Билл Бриджман. В 1952 году, когда Бриджман служил на военно-воздушной базе Эдвардс, на учениях за тридцать шесть недель погибли шестьдесят два военных летчика; уровень смертности составил 1,7 человека в неделю. Но эти цифры относились только к стажерам - сюда не включались летчики-испытатели, коллеги Бриджмана, которые гибли достаточно часто.

Да, смертность была чрезвычайно высокой. Каждый ветеран, летавший на маломощных реактивных самолетах, мог бы поделиться подобными рассказами.

Со временем были собраны статистические данные, показывающие, что для каждого летчика военно-морского флота, то есть для тех, кто собирался летать двадцать лет, как Конрад, вероятность погибнуть в авиакатастрофе составляла двадцать три процента. Причем сюда даже не включалась вероятность гибели в бою, ибо военные не считали смерть в бою несчастным случаем. Кроме того, было более чем вероятно - пятьдесят шесть процентов, если быть точным, - что хотя бы раз за время службы летчику военно-морских сил придется прыгнуть с парашютом. В эпоху реактивных истребителей прыжок из кабины осуществлялся с помощью нитроглицеринового заряда - человек уподоблялся пушечному ядру. Прыжок сам по себе был настолько опасен - люди лишались коленей, рук и жизни от удара о кабину или же обдирали себе кожу с лица при ударе о воздушную «стену», - что многие летчики изо всех сил старались избежать его и посадить самолет на землю… и, таким образом, погибали.

Эта статистика не держалась в тайне, но и не была широко известна: о ней лишь вскользь упоминалось в медицинских журналах. Но в принципе пилотам, а тем более их женам, не было нужды в статистике, чтобы знать правду. Похоронные процессии красноречивее любых цифр. Порою, когда юная жена боевого

летчика встречалась со своими школьными подругами, ее поражал странный факт: *они* не ходили на похороны. А потом Джейн Конрад смотрела на Пита… Принстон, выпуск 1953 года… Пит надевал свою великолепную темную похоронную шинель уже чаще, чем большинство мальчиков из выпуска 53-го свои смокинги. Кто из этих счастливых молодых людей похоронил более дюжины друзей, товарищей и коллег, погибших насильственной смертью во время повседневных занятий? В то время, в пятидесятых, студенты из Принстона очень гордились своими занятиями, которые считали по-настоящему мужскими: они работали на Уолл-стрит, на Мэдисон-авеню и в журналах, таких как «Тайм» и «Ньюс Уик». Было модно вести грубые разговоры о конкуренции «не на жизнь, а на смерть», которую им приходится выдерживать. Но в тех редких случаях, когда кто-нибудь из этих молодых людей умирал на работе, это происходило, скорее всего, оттого, что он подавился куском «шатобриана», хотя и превосходно приготовленного, в дорогом ресторане в Манхэттене. Многие ли из них ходили бы на работу на Мэдисон-авеню, если бы существовала двадцатитрехпроцентная вероятность - примерно один шанс из четырех - погибнуть от нее? Джентльмены, у нас появилась небольшая проблема с хронической насильственной смертью…

И все же - было ли коренное различие между Питом, или Уолли Ширрой, или Джимом Ловеллом, или еще кем-то из пилотов и остальными выпускниками колледжей того времени? Похоже, нет, за исключением любви к авиации. Отец Пита служил биржевым брокером в Филадельфии; у него был дом в пригороде Мейн-Лайн, лимузин и шофер. Великая депрессия лишила его работы, дома, машины и слуг. Вскоре родители Пита развелись, и отец переехал во Флориду. Возможно, потому, что его отец в Первую мировую войну был аэронавтом-наблюдателем - рискованное занятие, так как воздушные шары являлись излюбленными мишенями вражеских аэропланов, - Пит был просто очарован авиацией. Он учился в Принстоне по плану Холлоуэя - это была программа обучения, сохранившаяся со Второй мировой войны. Студент во время летних каникул занимался вместе с курсантами морской академии и, заканчивая колледж, получал звание офицера флота. Итак, Пит окончил колледж, получил звание, женился на Джейн и отправился на летную стажировку в Пенсаколу, штат Флорида.

А после этого все пошло иначе.

Молодые люди, приходящие в военную авиацию, часто думают, что их ожидает что-то вроде технического училища, где они просто приобретут определенные навыки. Но вместо этого

они попадают в замкнутое братство. А в этом братстве - пусть даже и военном - люди ценятся вовсе не по званиям, будь ты лейтенант, капитан третьего ранга и так далее. Нет, этот мир делится на тех, у кого *это* есть, и тех, у кого этого нет. Причем понятие *«это»* никак не расшифровывается, да и вообще о нем никто и никогда не говорит.

Но что же все-таки это за качество? Ну, обычно подразумевалась храбрость. Но это не храбрость в простом понимании, то есть готовность рисковать жизнью. Просто расстаться с жизнью может любой дурак. Нет, здесь, в этом братстве, считалось, что человек должен с риском для жизни уметь поднять в воздух стремительный механизм и, используя всю свою выдержку, навыки и опыт, посадить его на землю в самый последний момент; потом взлететь снова на *следующий день,* и еще раз, и каждый следующий день, даже если серия испытаний кажется бесконечной, - и в результате сделать так, чтобы это что-то значило для людей, нации, для человечества и Бога. Не существовало отдельного *теста,* позволяющего выяснить, есть ли у пилота то самое необходимое качество. Вместо этого - кажущаяся бесконечной серия испытаний. Карьера летчика была сродни восхождению на какую-нибудь древнюю вавилонскую пирамиду из огромного множества ступеней и пролетов, на зиккурат, необычайно высокий и отвесный. Идея заключалась в том, чтобы доказать при каждом шаге вверх, что ты принадлежишь к тем избранным, у которых есть *нужная вещь,* что ты можешь подниматься все выше и выше и даже, бог даст, присоединиться к тем немногим на самой вершине, к той элите, созерцание которой вызывает слезы у мужчин, - к самому братству нужной вещи.

Ни о чем подобном в разговорах не упоминалось, но все было обставлено так, что у юноши не оставалось никаких сомнений на этот счет. Когда в Пенсаколу прибывал новый набор стажеров, их приглашали в аудиторию на небольшую лекцию. Офицер говорил им: «Посмотрите на своих соседей». Некоторые действительно поворачивали головы в обе стороны, желая показаться прилежными. Затем офицер добавлял: «Один из вас троих не сделает этого», то есть не получит нашивок летчика. Это была вводная тема, *лейтмотив* начального обучения. Мы уже знаем, что у одной трети из вас нет нужной вещи, остается только выяснить, у кого именно.

И именно так все и выходило. На каждом уровне восхождения на головокружительно высокую пирамиду мир в очередной раз делился на тех, у кого была нужная вещь, чтобы продолжить подъем, и тех, кто *оставался позади.* Некоторых исключали на

начальном этапе обучения как недостаточно сообразительных или недостаточно усердных, и они оставались позади. Затем начиналось обучение основам полета на учебном самолете с одним двигателем и пропеллером, и еще несколько человек - хотя военные и пытались сделать эту стадию подготовки как можно более легкой - отсеивалось и оставалось позади. Затем наступал черед более сложных уровней: полет в боевом строю, полет по приборам, полет в плохую погоду, полет на реактивном самолете, стрельба - и на каждом этапе все больше стажеров отсеивалось и оставалось позади. К этому времени практически каждый третий стажер уже был исключен из рядов тех, кто мог доказать, что действительно обладает нужной вещью.

А во флоте кроме тех ступеней, что проходили стажеры в авиации, новичка еще ожидала в открытом океане зловещая серая плита, то есть палуба авианосца, и, возможно, самое трудное упражнение - посадка на палубу. Новичку показывали об этом фильмы, он слушал на эту тему лекции и знал, что посадка на авианосец - вещь опасная. Сначала его учили садиться на силуэт палубы, нарисованный на летном поле. Его учили приземляться и тут же открывать огонь. Это было достаточно безопасно - силуэт по крайней мере не двигался, - но представляло серьезное испытание для, так сказать, гироскопа души. *Этог силуэт - он такой маленький!* И еще несколько стажеров отсеивалось и оставалось позади. А потом без предупреждения наступал день, когда оставшихся отправляли в открытый океан, чтобы свести счеты с плитой. Первый такой день всегда выдавался солнечным, с несильным ветерком, а море было спокойным. Сверху авианосец, закрепленный на сваях, казался таким устойчивым, и обычно стажер первую свою посадку производил уверенно, спокойно и даже стремительно. Многие молодые стажеры казались себе отвратительными пилотами, а ведь задумываться о том, есть ли у них нужная вещь, они начинали задолго до первой посадки на авианосец. В учебном фильме палуба авианосца выглядела крупной серой геометрической фигурой - конечно, опасной, но на удивление абстрактной. Однако рано или поздно новичок ступал на нее. *Геометрия…* Боже мой, это же просто кастрюля! Она *качалась,* двигалась вверх-вниз под ногами, поворачивалась вправо и влево, к тому же эта чертовщина еще и *вращалась!* А корабль шел против ветра и, следовательно, против течения, и ветер сдувал с палубы - на высоте шестьдесят футов в открытом море, - и не было никаких перил, чтобы за них зацепиться. *Кастрюля!* Гриль быстрого приготовления! - и не серая, а черная, вся в разметке под тормозные башмаки, блестящая из-за лужиц тормозной жидкости и подтеков

реактивного топлива, - и все это горячее, липкое, жирное, мокрое, еще хранящее следы травм, взрывов, пожаров, криков, рева, воплей, проклятий, ушибов и переломов. А человечки, похожие на Микки Мауса, в ярких красных, желтых, фиолетовых и зеленых рубашках и в натянутых на уши черных шлемах носятся по палубе, словно занимаются этим всю свою жизнь, и закрепляют самолеты на катапультах. А потом взрываются дожигатели топлива, и самолеты взмывают с палубы в *огненное безумие,* с грохотом, от которого содрогается весь авианосец. Эта процедура кажется абсолютно управляемой и упорядоченной - конечно, если сравнивать ее с тем, как самолет возвращается на авианосец, чтобы произвести то, что на языке военных называется «выход из штопора и торможение». Сказать, что F-4 спокойно садился на эту колышущуюся жаровню на скорости сто тридцать пять узлов… Это было бы правдой на лекции, но совсем не соответствовало тому, что новичок видел с палубы, ведь подразумевалось, что самолет при этом планирует. С палубы все выглядело совсем по-другому! Когда самолет приближался к покачивающемуся на волнах авианосцу, не снижая скорости, а палуба при этом поднималась и опускалась на волнах и вовсе не собиралась обретать устойчивость, курсант начинал испытывать тревожное чувство, о котором не было упомянуто ни на одной лекции. Это *не самолет* приближается ко мне, это кирпич с несчастным сукиным сыном внутри *(кто-то вроде меня!),* и он не планирует, а падает, - кирпич весом тридцать тысяч фунтов, направляющийся не на посадочную полосу на палубе, а прямо *на меня.* И с ужасным грохотом, с силой удара товарного поезда врезается в кастрюлю, в дальний конец палубы. Еще один яростный порыв ветра, пилот увеличивает скорость до максимума. Чувствуется запах горящей резины, и это нормально, почти порядок, потому что самолет на полном ходу зацепился хвостом за растянутые по палубе провода и, если не свалился с палубы, вновь пытается подняться в воздух. А микки маусы уже бегут к огненному монстру…

А стажер, глядя на все это, начинает чувствовать, что огромное, залитое солнцем смертное ложе палубы покачивается уже где-то внутри его самого, и внезапно обнаруживает, что силы его исчерпаны. В конце концов он идет к военному врачу с так называемыми «симптомами изменения». За ночь у него развивается ухудшение зрения, или онемение в руках и ногах, или такой жестокий синусит, что он не может переносить изменение высоты. На определенном уровне эти симптомы действительно существуют. Курсант на самом деле плохо видит, или пальцы его не слушаются, а боль невозможно переносить. Но

на уровне подсознания он понимает, что это лишь отговорки и мольба о помощи. Он не выказывает ни малейшего опасения (и врач это замечает), что это состояние станет постоянным и сможет влиять на его жизнь за пределами действия нужной вещи.

Те, кто остался и получил право дежурить на авианосце, и еще в большей степени те, кто позже получил право на *ночные* дежурства, начинали чувствовать себя кем-то вроде воинов Гидеона. *Столько человек осталось позади!* Теперь перед юными воинами представало зрелище одновременно приятное и неприличное. Они могли как следует рассмотреть сокрушенных и павших духом отверженных, тех, кто отсеялся. Они могли понаблюдать за теми, у кого не было той самой нужной вещи.

Военные никогда не отличались чрезмерным милосердием. Вместо того чтобы отправить эти заблудшие души по домам, во флоте - как и в авиации, и в морской пехоте - их пытались использовать в какой-нибудь другой роли, например в качестве диспетчеров. Так что неудачник продолжал ходить на занятия вместе с остальными, хотя ему уже не суждено было даже прикоснуться к самолету. Он сидел в классе, глядя на листы бумаги сквозь катаракту полнейшего смирения, а другие поглядывали на него украдкой… на эту букашку, на неприкасаемого, на этого несчастного сукина сына. И какое же еще испытание он мог пройти? Оставалась лишь - не более и не менее - сама *мужественность.* Естественно, это слово никогда не произносилось. Но именно оно имелось в виду. *Мужество, мужественность, мужская храбрость*… В этом было что-то древнее, исконное, непреодолимое, хотя бы вы и думали, что живете в очень развитую и рациональную эпоху.

Возможно, потому, что на эту тему никогда не велись разговоры, она стала обрастать суеверными и даже мистическими оттенками. У мужчины это либо было, либо не было. Нельзя было обладать этим качеством *в большей степени.* Более того, оно могло в любой момент исчезнуть. Человек мог подниматься к вершине пирамиды с бешеной скоростью, но в один прекрасный день вдруг оказывалось, что он уже исчерпал свои возможности. Конрад и Ширра познакомились с пилотом военно-воздушных сил, у которого был старый приятель на военно-воздушной базе Тиндолл во Флориде. Этот парень на тренировках показывал отличные результаты. Он превосходно летал на новейшем учебном самолете Т-38, но затем ему пришлось пересесть в Т-33. Этот самолет представлял собою несколько доработанный старый реактивный истребитель Р-80. У него была чрезвычайно маленькая кабина - пилот едва мог пошевелить плечами. О таких машинах говорили: «Ты не залезаешь в нее, ты ее *надеваешь».*

Однажды после полета в Т-33 у этого парня развилась жуткая клаустрофобия. Он как только мог пытался от нее избавиться - даже сходил на прием к психиатру, что было весьма рискованно для офицера, ведь об этом могло узнать начальство. Но ничто не помогало. И он перешел на транспортные самолеты, такие как С-135. Это была очень сложная и необходимая техника, и о нем по-прежнему отзывались как о превосходном пилоте. Но, как всем было известно - и опять-таки на разъяснения никто не тратил лишних слов, - только те, кто служил в боевых эскадрильях («летучие жокеи», как они в шутку называли себя), действительно оставались членами братства. Тех же, кто летал на транспортных самолетах, не презирали, как отсеявшихся, - ведь должен же кто-то летать на этих машинах, - тем не менее они тоже *оставались позади* из-за отсутствия нужной вещи.

Или в один прекрасный день человек отправлялся на занятия по физической подготовке, и его придавливали *упавшие перекрытия.* Такое случалось - и попробуйте-ка их потом поднять! Или же он повреждал запястье, и оно *частично* лишалось подвижности. А еще его подстерегали легкое ухудшение зрения и сотни других сюрпризов. В результате все летучие жокеи начинали считать врачей своими естественными врагами. Отправиться на прием к врачу было невыгодным делом. Пилот мог либо сам справиться со своей бедой, либо капитулировать в приемной доктора. Выйти из строя по медицинским причинам не было унизительным. И, тем не менее, это было унижение - ведь это значило, что у тебя больше нет одного не поддающегося определению и очень существенного качества, которое могло утратиться в *любой* момент.

Все юные пылкие пилоты начинали испытывать свои возможности различными мистическими способами. Они напоминали пресвитерианцев прошлого столетия, которые на собственном опыте пытались проверить, принадлежат ли они к *избранным.* На занятиях - и во флоте, и в авиации - пилоту постоянно напоминали о строгих правилах обращения с самолетом и поведения в воздухе. Ему запрещалось проделывать так называемые «фигуры высшего пилотажа», такие как мертвая петля, бреющий полет, планирование под минимальным углом и пролет под мостами. Но курсант почему-то думал, что тот, у кого действительно есть это, может игнорировать все правила (не обязан, но *может*) и что существует лишь один способ выяснить это - неофициальным путем, смотря сквозь пальцы на указания инструктора. На лекциях говорилось о том, что пилот никогда не должен отправляться в полет без основательного завтрака: яйца, бекон, тост и так далее - потому что из-за низкого содержания

сахара в крови может ослабнуть чувство бдительности. Естественно, на следующий день каждый сорванец в отряде на завтрак лишь выпивал чашку черного кофе, садился в самолет и производил вертикальный набор высоты, пока вес машины не погашал тягу двигателя, а скорость не падала до нуля. Сорванец зависал в воздухе на бесконечное мгновение, а затем камнем падал вниз, пока с ним не происходило одно из трех: он опрокидывался через нос, восстанавливал аэродинамические характеристики, и все обходилось; он входил в штопор и старался выйти из него; или же он входил в штопор, и ему оставалось либо прыгнуть с парашютом, либо погибнуть, что было более чем вероятно.

Точно так же строго запрещалась «возня» - имитация воздушного боя, - и, естественно, юные летучие жокеи, едва дождавшись взлета, устраивали дуэль, например на паре F-100, налетая друг на друга со скоростью восемьсот миль в час. Победителем считался тот, кому удавалось залететь сзади и взять на прицел хвост противника («навощить хвост»). И нередко случалось, что слишком рьяный курсант делал очень резкий поворот и двигатель воспламенялся, после чего приходилось катапультироваться… И вот, спускаясь на парашюте, он грозит кулаком победителю, а его самолет стоимостью в миллион долларов падает на карликовые пальмы или на песок пустыни и *взрывается.* Курсант начинает думать о том, как бы им с другим парнем встретиться на базе и придумать правдоподобное объяснение до того, как начнется расследование. «Я не знаю, что произошло, сэр. Я взял ручку управления на себя, а эта штука вдруг загорелась». «Возня» была запрещена, а если при этом еще и разбивался самолет, то дело рассматривал трибунал. Начальство знало, что двигатель не *вдруг загорелся,* но все на базе, казалось, порывались сказать: «Черт побери, мы не дадим ломаного гроша за пилота, который не проделывает каких-нибудь безумных штучек. Ведь все это - часть нужной вещи».

Другой стороной этого порыва было нежелание молодых пилотов признать, что они попали в воздухе в трудную ситуацию и не смогли из нее выпутаться. Существовало две причины, по которым боевые пилоты терпеть не могли звать на помощь. Во-первых, это приводило в действие целую цепь событий, в которых участвовало множество людей. Все текущие полеты отменялись, в том числе и полеты друзей нашего бедолаги, а у них и так, возможно, было плохо с топливом. По взлетно-посадочной полосе катились пожарные грузовики, напоминающие, по крайней мере сверху, желтые игрушечные машинки, что еще раз подчеркивало беспомощное состояние пилота. А чиновники начинали разводить

писанину, предшествующую неизбежному расследованию. Во-вторых, чтобы заявить об аварии, нужно сначала самому прийти к такому заключению, а для молодого пилота это было то же самое, что сказать: «Минуту назад у меня еще *было это,* а теперь мне нужна ваша помощь!» При мысли о том, что в воздухе находится целая орава молодых летучих жокеев, размышляющих подобным образом, диспетчеры приходили в ярость. Они видели, как самолет исчезает из поля зрения радара, а по радио могли добиться от пилота лишь бессвязного бормотания. Они знали, что у него, вероятно, заглох двигатель на небольшой высоте и теперь он пытается снова запустить его с помощью запасного генератора с небольшим пропеллером, который должен вращаться в струе воздушного винта, как детский волчок.

– ВК-28, вы хотите заявить об аварии?

Это уж наверняка встряхнет пилота, и он ответит:

– Отбой, отбой. ВК-28 не заявляет об аварии.

Взрыв. Верящий в нужную вещь в таком случае скорее разобьется и сгорит.

И в какой-то момент после поступления в эскадрилью истребителей молодой пилот вдруг понимает, каким образом проигравшие в великом состязании членов братства остаются позади. Это происходит не по воле инструкторов или другого начальства и не из-за неудач на установленных уровнях соревнования - нет, конец всему кладет смерть. И с этого момента он начинает осознавать самую сущность своего дела. Медленно, шаг за шагом стажер шел вверх, пока не включился в самую страшную и самую грандиозную игру мужчин. Быть боевым летчиком - а коли на то пошло, просто подняться в воздух на реактивном истребителе с одним двигателем из серии «Сенчури», таком как F-102, или любом другом кирпиче со стабилизатором, - означало возможность погибнуть в прекрасный солнечный день тысячей способов, которых жена и дети пилота не могли вообразить себе даже в самых диких кошмарах. Скажем, если он завершил разгон по взлетно-посадочной полосе, а на панели приборов зажглись аварийные лампочки, то что ему делать? Отказаться от взлета и попытаться справиться с нажравшимся реактивного топлива чудовищем, остановив его в песке за взлетно-посадочной полосой? Или катапультироваться и понадеяться, что на нулевой высоте это сработает и он не повредит локоть или колено? Или продолжить подъем и разобраться с проблемой уже в воздухе, зная, что на самолете, возможно, начался пожар и, следовательно, через несколько секунд последует взрыв? У него могут оставаться считанные мгновения, чтобы рассмотреть все возможности и начать

действовать. И такие будничные решения придется принимать постоянно. И порою летчик спокойно рассматривал дилемму, с которой сталкивался повседневно - нужная вещь или смерть, - решал, что дело того не стоит, и переходил в транспортную авиацию, в разведку или куда-нибудь еще. А его товарищи пару дней удивлялись, что же за чертов вирус поразил его душу… и забывали о нем. Но гораздо чаще случалось обратное. Выпускник колледжа поступал как резервист в морскую авиацию, просто чтобы не идти по призыву в армию, собираясь потом вернуться к гражданской жизни и заняться каким-нибудь семейным бизнесом. Он втягивался в безумное восхождение на зиккурат и, когда истекал срок службы, на удивление всем - и самому себе - не возвращался домой, а подписывал контракт на новый срок. Что же с ним происходило? Он не мог объяснить, да и слов для этого не было. Флотская статистика показывала, что две трети летчиков, поднявшихся на высшие ступени подготовки, то есть самые пылкие молодые люди, продлевали контракт, когда приходило время, и все они были выпускниками колледжей. В этом отношении юный летучий жокей напоминал проповедника из «Моби Дика», который забирался на кафедру по веревочной лестнице, а затем убирал ее за собой, - с тем лишь исключением, что у пилота не было нужных слов для разъяснения своих жизненно важных уроков. Гражданская жизнь и даже домашний очаг теперь, казалось, находились не только далеко, но и *далеко внизу,* под многими уровнями пирамиды нужной вещи.

Вскоре боевой летчик обнаруживал, что ему хочется общаться только с другими боевыми летчиками. Кто еще мог понять природу выбора (нужная вещь или смерть), с которым они все сталкивались? И что еще может сравниться с ним? Эта дилемма поглощала человека целиком. Конечно, много говорить о ней запрещалось. Сами слова *«смерть», «опасность», «храбрость», «страх»* употреблялись лишь в особых случаях или в ироническом смысле. Тем не менее общее представление об этом предмете давали *шифры* или *примеры.* И поэтому пилоты проводили вместе бесконечные вечера, разговаривая о полетах. Во время этих вечеринок со спиртным (отравлявших им семейную жизнь) демонстрировались и предлагались на обсуждение некоторые теоремы - все основанные на *шифрах* и *примерах.* Одна из теорем гласила: не существует *несчастных случаев* и роковых повреждений машин, а есть только плохие пилоты (то есть слепая судьба не убьет тебя). Когда Бад Дженнингс разбился и сгорел в болотах Джексонвилла, другие пилоты из эскадрильи Пита Конрада говорили: *почему он повел себя так глупо?* Оказалось, что Дженнингс поднялся на своем SNJ с открытой кабиной,

надышался окиси углерода из выхлопных газов, потерял сознание и разбился. Все согласились, что Бад был хорошим парнем и хорошим пилотом, но его эпитафия на зиккурате гласила: почему он повел себя так глупо? Поначалу это казалось шокирующим, но когда Конрад пережил тяжелую полосу в Пакс-Ривер, он смог сделать собственный вывод из этой теоремы: пилот гибнет не из-за отдельного фактора - всегда существует цепь ошибок. А что же с Тедом Уиланом, который камнем рухнул с высоты 8100 футов, когда его парашют не раскрылся? Парашют был лишь звеном цепи. Во-первых, кто-то должен был обнаружить повреждение, которое вылилось в утечку тормозной жидкости и привело к катастрофе. Во-вторых, Уилан не проверил свое парашютное устройство, и стабилизирующий парашют не смог отделить от кресла главный парашют. Но даже несмотря на эти две ошибки, у Уилана оставалось пятнадцать-двадцать секунд падения, чтобы раскрыть парашют вручную. А он лишь глазел на пейзаж, который надвигался, чтобы «поцеловать» его в лицо! И все кивали в знак согласия. (Он ошибся - но я не ошибусь!) Раз эту теорему и этот вывод понимали, то статистические данные, показывающие, что во флоте гибнет практически каждый четвертый пилот, ничего больше не значили. Эти цифры были средними и относились к тем, у кого и способности были средние.

Захватывающая тема, особенно если ты сам рискуешь своей шкурой. Каждый вечер на базах по всей Америке военные летчики собирались в офицерских клубах и ревностно нарезали нужную вещь на правильные дольки, чтобы о ней можно было поговорить. Была ли на свете более захватывающая тема для разговоров? Некоторые пилоты даже просили у диспетчеров разрешения на посадку вне очереди, чтобы успеть заказать пиво ровно в четыре часа - когда открывался офицерский клуб. И им всегда удавалось придумать убедительную причину для разрешения. Пьяные разговоры начинались в четыре и заканчивались порою в десять часов или в полночь. И какие это были разговоры! Они нарезали нужную вещь на мелкие кусочки, кланялись ей, бродили вокруг нее с завязанными глазами, находили ее на ощупь, шатались, отрыгивали, кричали, пели, орали и отвлекали ее ироничным отношением к себе. Но, тем не менее, они никогда не называли ее по имени. Нет, они пользовались установленными шифрами, например: «Я сегодня попал в переделку, как последний сопляк». Они разговаривали о том, как «хорошо отделались». Рассказывая о рискованном поступке, пилот пользовался косвенными намеками. Он говорил: «Я взглянул на Робинсона, - слушатели знали этого сержанта, который иногда совершал ознакомительные полеты на заднем сиденье, чтобы считывать

показания радара, - а он молчит и таращится на радар, как *зомби.* Тогда *я понял,* что у меня неприятности!» Превосходно! Именно так! Ведь все участники беседы знали, что сержанты советовали друг другу: *никогда* не летай с лейтенантами. Сторонись капитанов и майоров. Парень, уважай себя! Не летай с чинами ниже полковника. Что на самом деле означало: эти сосунки играют со смертью! У сержантов были свои правила поведения в полете. Сержант старался держаться так же хладнокровно, как и пилот, и когда тот выкидывал что-нибудь невероятно опасное, сержант ничего не говорил - он цепенел, как зомби. Прекрасно! *Зомби* - одним этим словом можно описать всю ситуацию. Я превосходный пилот! Я играю со смертью! И теперь все это знают! А я так ни разу и не заговорил на запрещенную тему!

Беседы начинались за пивом, потом парни делали перерыв на обед, снова возвращались к разговору, становились все расточительнее и все болтливее. Они пили хорошие и дешевые напитки из гарнизонной лавки до двух ночи. Еще не поздно! Почему бы не сесть по машинам и не устроить небольшие гонки? Похоже, каждый летчик считал себя непревзойденным водителем. Он был готов на все, чтобы добыть новейшую модель, особенно спортивного автомобиля. И чем пьянее он был, тем больше уверялся в своих водительских навыках и в том, что нужная вещь выведет его из любых передряг. Небольшая гонка, парни! (Ведь был лишь один способ выяснить это!) Они выезжали тесным строем, скажем, с военно-воздушной базы Неллис, и мчались по трассе № 15 в Лас-Вегас, иногда по четверо в ряд. Они не стеснялись в средствах для достижения победы, забирались в самые глухие и пустынные участки дороги, словно на пятисотмильных гонках. А потом с диким ревом проносились, словно ангелы смерти, по Лас-Вегасу, и жители списывали это на молодость, спиртное и на хулиганье, которое стекалось на базы. Конечно, эти люди ничего не знали о нужной вещи.

Пилоты гораздо чаще разбивались в автомобилях, чем в самолетах. К счастью, среди начальства всегда находилась добрая душа, которая констатировала «смерть при исполнении служебных обязанностей», чтобы вдове было легче получить страховку. И это был единственно правильный выход, потому что сама система уже давно негласно одобрила цикл «полет-и-выпивка, выпивка-и-автомобиль». Каждому летучему жокею было знакомо чувство, когда ты встаешь в полшестого утра после двух-трех часов сна, выпиваешь несколько чашек кофе, выкуриваешь несколько сигарет, а затем, содрогаясь, идешь на летное поле. Были и такие, кто приходил не только похмельным, но даже еще не протрезвевшим: эти парни прикладывали к лицам отводы

кислородного резервуара, чтобы вывести алкоголь из организма, а затем отправлялись в полет. Позже кто-нибудь из них говорил другому: «Я бы тебе этого не *советовал,* но так *нужно».* (Значит, у меня есть нужная вещь, несчастный ты придира!)

Взлетные полосы обычно устраивались на бесплодных, заброшенных участках и на рассвете казались особенно унылыми. Но для молодого летчика было несказанным блаженством выйти на летное поле, когда солнце только показывалось на горизонте, когда поле еще не было освещено, у гор вдалеке лишь угадывались силуэты, а взлетно-посадочная полоса была окрашена в синеватый цвет выхлопных газов. Каждая красная лампочка на верхушке водонапорной башни или электростанции казалась тусклой, а свет ее - каким-то застывшим. Еще не выключенное освещение взлетно-посадочной полосы было словно размытым, и даже посадочные огни на истребителе, который только что приземлился и выруливал на полосу, теперь не казались такими ослепительными, как ночью, а светили как бы в одну свечу. Это было прекрасно, восхитительно, потому что кровь наполнялась адреналином, хотелось подняться в воздух как можно быстрее, пока не наступил рассвет, полететь навстречу встающему из-за гор солнцу, пока тысячи людей еще спят в своих уютных домиках. Поднять на заре в воздух F-100, включить дожигатель топлива и набрать высоту двадцать пять тысяч футов так резко, что начинаешь чувствовать себя даже не птицей, а самим полетом - полностью контролируемым, как полностью подконтрольны тебе *пять тонн* осевой нагрузки, подчиняющиеся твоей воле и твоим пальцам. Прямо под тобой ревет гигантский двигатель - так близко, будто ты едешь на нем верхом без седла. И вот ты выравниваешься и переходишь звуковой барьер. Внизу это замечают лишь по ужасному грохоту, от которого содрогаются стекла в окнах, а здесь, наверху, ты начинаешь чувствовать, что полностью освободился от власти земли, - описать это жене, ребенку, друзьям и близким просто невозможно. И пилот держит это в себе, вместе с другим непередаваемым, и при этом греховным, чувством превосходства - собственного и себе подобных, одиноких хранителей нужной вещи.

Пилот смотрел вниз, на убогий Лас-Вегас (Юму, Корпус Кристи, Меридиан, Сан-Бернардино или Дейтон), и начинал удивляться: как могут все эти бедняги, которые вскоре проснутся, выползут из своих домишек и поплетутся по своим делам, - как они могут жить так несерьезно, если у них есть хотя бы малейшее представление о том, каково здесь, наверху?

Ну конечно! Не только пилоты, признанные негодными к полетам или погибшие, оставались позади, но и все эти

миллионы лунатиков, даже не пытавшихся играть в самую грандиозную игру. Весь лежащий внизу мир… *оставался позади.* И только в этот момент начинаешь понимать, насколько велик эгоизм военных пилотов. Мир привык к немыслимому эгоизму художников, актеров, деятелей культуры всех мастей, политиков, спортсменов и даже журналистов, потому что они умеют пустить пыль в глаза знакомыми и удобными способами. Но стройный юноша в военной форме, с огромными часами на запястье и отсутствующим взглядом, молодой офицер, настолько застенчивый, что открывает рот только когда речь заходит об авиации, - и эгоизм этого молодого летчика намного *больше,* он настолько огромен, что *дух захватывает!* Даже в пятидесятые гражданским это было трудно понять, но все офицеры и многие рядовые чувствовали свое превосходство над штатскими. И в этом имелась определенная доля иронии, потому что уже добрых тридцать лет деловые люди берегли своих сыновей от армии, как от дурного запаха, и офицерское звание никогда не было в большом почете. Что ж, кадровые военные в ответ платили тем же презрением. Они считали себя людьми, которые живут более возвышенными понятиями, чем штатские, носителями и защитниками главной ценности американской жизни, людьми, которые обладают чувством дисциплины и чувством чести, в то время как штатские погрязли в оппортунизме, гедонизме и алчности. Оппортунизм и алчность - вот ваш хваленый деловой мир. Хрущев был прав по крайней мере в одном: когда капиталистическому Западу придет пора повеситься, американский бизнесмен с радостью продаст ему веревку. И когда придет пора раскрыть карты - а такая пора всегда приходит, - никакие богатства в мире, никакое сложное ядерное оружие, радары и ракетные установки не заменят тех, кто готов без колебаний встретиться с опасностью, тех, у кого есть нужная вещь.

По сути своей это чувство было столь праведным, столь возвышенным, что могло стать религией. Но штатские редко это понимали. Им не у кого было учиться. И серьезные писатели больше не описывали доблести войны. Вместо этого они делали акцент на ее ужасах, часто - с цинизмом и отвращением. И дать некоторое представление об ощущениях пилота в возвышенном, духовном аспекте мог только летчик с литературным дарованием. Когда Роберт Скотт взлетел на своем Р-43 над Эверестом - в то время это было почти подвигом, - он поднял руку и отсалютовал поверженному противнику. Он считал, что *победил* гору, преодолев все природные силы, которые делали ее столь грозной. А почему бы и нет? «Бог - мой второй пилот», - сказал он, и эти

слова стали названием его книги. То же самое сделал и наиболее одаренный из всех пишущих летчиков, француз Антуан де Сент-Экзюпери. Когда во время трансконтинентальных перелетов он смотрел на мир сверху, цивилизация виделась ему как клочки земли, непрочно прикрепившиеся к нашей бесплодной каменистой планете. Он чувствовал себя одиноким часовым, защитником этих легко уязвимых маленьких оазисов, готовым, если понадобится, пожертвовать ради них жизнью. Он оправдывал свою фамилию: он действительно был святым, летавшим по правую руку от Бога. Славный парень Сент-Экзюпери! И он был не один. Он был лишь одним из тех, кому удалось облечь все это в слова и принести себя в жертву на алтарь нужной вещи.

Немало пилотов в возрасте за тридцать, к ужасу своих жен, детей, матерей, отцов и работодателей, отправлялись добровольцами на корейскую войну. В эту проклятую богом Корею! Но все объяснялось довольно просто. Половина этих летчиков проходила подготовку во время Второй мировой войны и ни разу не участвовала в бою. И было понятно - хотя, конечно, об этом никогда не говорилось вслух, - что тот, кто не побывал в бою, не сможет достичь вершины пирамиды.

Боевой дух пехотинцев в корейскую войну был в таком упадке, что офицерам приходилось подталкивать их в бой дулами автоматов и штыками. Но в воздухе все было по-другому - это было небо летучих жокеев! Среди пилотов, летавших главным образом на F-86, встречались асы, которые успевали сбить пять и больше самолетов за то время, что требовалось корейцам и китайцам, чтобы поднять в воздух их советские MiG-15. К моменту окончания боевых действий на счету тридцати восьми летчиков-асов было 2995 убитых врагов. И только пятьдесят шесть F-86 было сбито. Славные это были парни! Они описывали свои похождения с немалой долей романтизма, как этого не делал никто со времен Люфбери, Фрэнка Люка, фон Рихтхофена и других летчиков Первой мировой войны. Полковник Гаррисон Р. Тинг, сбивший в Корее пять MiGов (а также восемь немецких и японских самолетов в годы Второй мировой войны), сиял, как Экскалибур, когда описывал свой Четвертый отряд истребителей-перехватчиков: «Словно рыцари былых времен, пилоты мчались на F-86 над Северной Кореей к реке Ялу. Солнечные лучи отражались от серебристых корпусов самолетов, позади тянулся шлейф инверсионного следа, а они бросали вызов численно превосходящему противнику, заставляя вражеские самолеты подниматься в воздух и сражаться!» Копья и плюмажи! *Я - рыцарь!* Выходи на бой! Не отступать, рыцари нужной вещи!

Когда Гас Гриссом (Конрад, Ширра, Ловелл и другие познакомились с ним позже) прибыл в Корею, в воздушных силах существовала практика отвозить пилотов на летное поле еще в темноте, до рассвета, на автобусах. Те из пилотов, кто ни разу не был обстрелян MiGoM, должны были стоять. Сначала Гриссома это просто взбесило: *неужели только у них,* этих сидящих ублюдков, *была нужная вещь?* Но на следующее утро он уже сидел. В первый же свой день в Корее он полетел на север, к реке Ялу, ввязался в бой с китайским сверхзвуковым самолетом - и теперь занимал в автобусе сидячее место. Даже в бою главным было не *остаться позади.*

Бой сам по себе представлял бесконечную серию испытаний, и одним из величайших грехов являлась болтовня по радио. Военная частота должна была оставаться свободной от любых переговоров, кроме стратегически важных сообщений, и все несущественные комментарии считались свидетельством трусости. Пилот морского флота, по крайней мере по легенде, начинал кричать: «У меня MiG на нуле! MiG на нуле!» - это значило, что вражеский самолет зашел сзади и сел ему на хвост. И тут же раздраженный голос говорил: «Заткнись и умри, как авиатор». Нужно быть флотским пилотом, чтобы оценить эту тонкость. Хороший флотский пилот был действительно авиатором, а в авиации - лишь пилотом.

Нет, испытания никогда не кончались. И в перерывах между войнами прошлые боевые заслуги вовсе не обязательно обеспечивали офицеру место на вершине божественной пирамиды. А в конце пятидесятых появилась еще одна арена борьбы. Здесь сражались те пилоты, которые воевали во Второй мировой войне или в Корее, а затем стали летчиками-испытателями в новую эпоху реактивных и ракетных двигателей. Не каждому боевому летчику это удавалось. Например, двум великим асам Второй мировой войны, Ричарду И. Бонгу и Дону Хентиле, это не удалось - им не хватило терпения. Они хотели только подниматься в воздух и дырявить небо - и остались лишь частью военной истории. И, конечно же, с возрастом ты обнаруживал, что молодые люди становились летчиками-испытателями высокого уровня, ни разу не побывав в бою. Одним из них был Пит Конрад, который, вместе с уцелевшими членами группы № 20, получил в Пакс-Ривер статус вполне оперившегося пилота. Как и любой летчик-испытатель, Конрад гордился Пакс-Ривер и ее репутацией. Вслух каждый авиатор заявлял, что Пакс-Ривер - это подходящее место… но в душе знал, что на самом деле это не так. Ведь каждый военный летчик знал, где располагалась вершина гигантского зиккурата. Ее можно было

найти на карте. Этим местом считалась военно-воздушная база Эдвардс, находившаяся в высокогорной пустыне в ста пятидесяти милях к северо-востоку от Лос-Анджелеса. И каждый знал, кто там живет, хотя реальный статус этих людей никогда не выражался словами. Более того, каждый знал имя человека, стоявшего выше всех на Олимпе, аса из асов, лучшего из истинных братьев по нужной вещи.

далее
в начало
назад

3. ЙЕГЕР

Всякий, кто много летает по Соединенным Штатам на пассажирских самолетах, вскоре начинает узнавать звучащий по селектору голос пилота авиалиний - с характерным растягиванием слов, просторечием и домашним спокойствием, настолько преувеличенным, что оно кажется пародией на себя, хотя этот голос действительно успокаивает. Голос, который сообщает вам, что авиалайнер находится в зоне грозы и поэтому будет прыгать вверх-вниз на тысячу футов; который просит вас проверить ремни безопасности, потому что «возможна небольшая тряска». Голос, который говорит вам (рейс из Феникса, на подлете к аэропорту имени Кеннеди, Нью-Йорк, на рассвете): «Это капитан… ммм… Тут у нас на панели приборов загорелась маленькая красная лампочка. Она хочет нам сказать, что шасси… гм… не принимают нужное положение… Теперь… Я не верю, что эта маленькая красная лампочка понимает, о чем *говорит*, - я думаю, что она просто неисправна…» Смешок и долгая пауза, словно бы говорящая: *я не уверен, что обо всем этом действительно стоит рассказывать, но это может вас развлечь… «Но…* Нужно играть по правилам, и мы будем *потакать* этой маленькой лампочке… Так что мы выпустим их в двух-трех сотнях футов над посадочной полосой в аэропорту, а там, на земле, парни постараются произвести осмотр старых добрых шасси, - с шасси он тоже на «ты», как и с любой другой частью своей мощной машины, - и если я прав… они скажут нам, что все в порядке, и мы просто-напросто сядем». А затем, после пары низких пролетов над полем, голос появляется вновь: «Что ж, эти парни внизу… наверное, сейчас для них слишком рано… Думаю, они еще не проснулись… и не могут сказать, опущены шасси или нет… Но знаете, мы здесь в кабине уверены, что они опущены, так что мы просто сядем на них. Ах, да, я *чуть не забыл*… Пока мы немного полетаем над океаном, чтобы сжечь лишнее топливо, которое нам больше не понадобится, - видите дым за крыльями? - наши маленькие леди… если они будут так добры… они пройдут по проходу и покажут вам, что такое «принять правильное положение»… Еще один смешок *(мы делаем это так часто, и это так смешно - у нас даже есть особое смешное название)*… а стюардессы, немного мрачнее на вид, чем звук *этого голоса,* начинают говорить пассажирам, чтобы они сняли очки, вытащили из карманов авторучки и другие острые предметы… потом показывают им *положение* с наклоненной головой… А внизу, в аэропорту, по летному полю уже носятся желтые аварийные

грузовички… Вы *знаете,* что в вашей жизни наступил критический момент, но, несмотря на колотящееся сердце, потные ладони и мешанину в голове, еще не можете заставить себя *поверить* в это. Ведь как же тогда *капитан,* этот человек, который лучше всех осознает ситуацию, может так тянуть слова, хихикать и говорить глупости этим своим особенным голосом…

Ну кто же не знает этот голос! И кто может забыть его - даже если он оказался прав и катастрофы не случилось?

У этого особого голоса может быть легкий южный или юго-западный акцент, но происходит он с Аппалачей. Он появился в горах Западной Вирджинии, в краю угольных шахт, в округе Линкольн, где в горных ложбинах было так темно, что местные жители вынуждены были загонять туда солнечный свет. В конце сороковых - начале пятидесятых этот горский голос спускался все ниже, ниже, ниже и из верхних слоев братства проник во все круги американской авиации. Это было поразительно - «Пигмалион» наоборот. Военные, а затем гражданские пилоты, пилоты из Мэна, Массачусетса, из обеих Дакот и Орегона - словом, отовсюду - начали говорить с протяжным западновирджинским акцентом или, по крайней мере, подражать ему, насколько можно. Это был говор самого праведного из всех обладателей нужной вещи - Чака Йегера.

Йегер был во Вторую мировую войну тем же, кем и легендарный Фрэнк Люк из 27-й авиационной эскадрильи в Первую, и начинал он так же. То есть он был паренек из глуши, окончивший только среднюю школу, без рекомендаций, без всякого лоска и изящества. Он сменил комбинезон приказчика в лавке на униформу, забрался в самолет и взлетел над Европой.

Йегер вырос в Хэмлине, штат Западная Вирджиния, в городе на реке Мад, недалеко от городков Нитро, Харрикан-Велвинд, Солт-Рок, Мад, Сод, Крам, Лит, Долли, Рут и Альюм-Крик. Его отец был бурильщиком - добывал природный газ, его старший брат тоже был бурильщиком, и сам он стал бы бурильщиком, если бы в 1941 году, в восемнадцать лет, не завербовался в военно-воздушные силы. В 1943 году, когда ему исполнилось двадцать, он стал летным офицером, то есть сержантом, которому разрешалось летать, и отправился в Англию, чтобы летать на истребителях над Францией и Германией. Даже в военной суматохе и путанице Йегер оставался некоторой загадкой для большинства пилотов. Невысокий, гибкий, но мускулистый парень с черными вьющимися волосами и хулиганским выражением лица, которое, как казалось посторонним, говорило: «Лучше не смотри мне в глаза, дятел, а то я проделаю в твоем носу четыре лишние дырки». Но удивляло не это, а то, как Йегер

разговаривал. В его речи встречались староанглийские обороты, синтаксис и спряжение - все это сохранилось в верховьях Аппалачей. В настоящем времени местные жители употребляли глагольную форму help, как и остальные, но в прошедшем - только helped.

За свои первые восемь вылетов двадцатилетний Йегер сбил два немецких истребителя. Во время девятого вылета он был сбит зенитным огнем над территорией оккупированной немцами Франции и получил тяжелые ранения. Он выпрыгнул с парашютом, его подобрали французские подпольщики и, переодев крестьянином, тайно переправили через Пиренеи в Испанию. В Испании он был ненадолго арестован, затем выпущен, после чего вернулся в Англию и участвовал в боях, которые вели союзнические войска во Франции. 12 октября 1944 года Йегер сбил пять немецких истребителей подряд, 6 ноября на своем пропеллерном «Мустанге Р-51» он сбил один из новых немецких реактивных истребителей «Мессершмитт-262» и повредил еще два. А 20 ноября Йегер сбил четыре истребителя FW-190. Это было настоящее проявление воинской ярости и личной доблести в стиле Фрэнка Люка. К концу войны на счету Йегера числилось тринадцать с половиной сбитых самолетов. Ему было двадцать два года.

В 1946 - 1947 годах Йегер обучался на летчика-испытателя на базе Райтфилд, в Дейтоне. Он поражал инструкторов умением проделывать фигуры высшего пилотажа, не говоря уже о запрещенном развлечении - «возне». Благодаря этому да еще его тягучему горскому говорку все говорили: «Он родился за рулем и с тягучим «н». И вот этот молодой пилот, практически не имеющий опыта испытательных полетов, был отобран для участия в проекте «XS-1» в Мьюрок-Филд, Калифорния.

Мьюрок находился в высокогорных районах пустыни Моджейв. Это место казалось окаменелым первобытным ландшафтом, который не затронул процесс эволюции Земли. Здесь было полно огромных высохших озер, и самое крупное из них - Роджерс. Кроме полыни единственной растительностью в Мьюроке были деревья Джошуа - скрюченные уродцы, нечто среднее между кактусом и японским бонсай, с темно-зелеными стволами и невероятно уродливыми ветками. В сумерках силуэты деревьев Джошуа на фоне ископаемой пустыни выглядели, точно больные артритом. Летом температура обычно поднималась до сорока трех градусов, высохшие озера заносило песком, а песчаные бури и ураганы были совсем как в фильмах об Иностранном легионе. Ночью температура падала ниже нуля. В декабре начинались дожди, сухие озера всего на несколько

сантиметров наполнялись водой, из ила выползали какие-то омерзительные доисторические креветки, а из-за гор, с океана, прилетали чайки, чтобы полакомиться этими маленькими атавизмами. Это нужно было видеть: стаи чаек кружат в воздухе посреди горной пустыни, в разгар зимы, и кидаются на допотопных рачков, выползающих из первобытной тины.

Ветер гонял воду взад-вперед, и дно озера становилось гладким и ровным. А когда весной вода испарялась и солнце прогревало почву, высохшее озеро превращалось в превосходнейшее естественное летное поле - и, кроме того, самое большое: в запасе всегда оставалась площадь для исправления ошибок. Это было крайне желательно, учитывая характер того, чем занимались в Мьюроке.

Кроме ветра, песка, перекати-поля и деревьев Джошуа в Мьюроке было еще два стоявших бок о бок ангара из гофрированного железа, пара бензонасосов, бетонная взлетно-посадочная полоса, несколько толевых будок и палаток. Офицеры жили в будках, называвшихся «казармами», а низшие чины - в палатках, где они замерзали ночью и погибали от жары днем. На каждой дороге, ведущей сюда, была установлена сторожевая застава с солдатами. В этом забытом богом и людьми месте армия разрабатывала сверхзвуковые реактивные и ракетные самолеты.

К концу войны выяснилось, что у немцев есть не только первый в мире реактивный истребитель, но и самолет с ракетным двигателем, который на испытаниях развивал скорость 596 миль в час. Сразу после окончания войны британский реактивный истребитель «Глостер Метеор» развил 606 миль в час, побив тем самым официальный мировой рекорд скорости, составлявший 469 миль в час. Следующей крупной вехой должна была стать скорость звука - 1 Мах, и именно на ней в первую очередь сосредоточилось армейское командование.

Скорость звука, как известно из работ физика Эрнста Маха, меняется в зависимости от высоты, температуры и скорости ветра. В ясный день при температуре 15,6 градуса на уровне моря скорость звука составляла примерно 760 миль в час, а на высоте сорок тысяч футов при температуре поверхности 15,6 градуса - примерно 660 миль в час. Трудности и неприятности происходили в околозвуковой зоне, начинавшейся примерно с 0,7 Мах. На таких скоростях затыкались аэродинамические трубы. Пилоты, приближавшиеся к скорости звука в пикировании, докладывали, что рычаги управления блокировались, «замерзали» или даже начинали выполнять совершенно непривычные для них функции. Пилоты разбивались и погибали из-за того, что им не

удавалось сдвинуть с места рукоятку рычага. Как раз в прошлом году Джеффри де Хавилланд, сын известного британского конструктора и дизайнера самолетов, попытался преодолеть предел 1 Мах на DH-108, самолете своего отца. Началась аэродинамическая тряска, самолет рассыпался на куски, и Джеффри погиб. Это заставило инженеров предполагать, что при скорости 1 Мах ударные волны настолько сильны и непредсказуемы, что ни один самолет их не выдержит. Начались разговоры о «звуковой стене» и «звуковом барьере».

Вот в чем заключалась задача, которую в Мьюроке решала кучка пилотов, инженеров и механиков. Место было крайне пустынным: ничего кроме каркасов, выцветшего брезента и гофрированной жести, просто-таки излучавшей тепловые волны. Лучшее место для честолюбивого молодого пилота! Мьюрок был словно аванпост на краю земного шара, доступный лишь для немногих праведников и закрытый для всего остального человечества, включая начальство из штаба округа, находившегося в Райтфилде. Командующий офицер в Мьюроке был по званию лишь полковником, а начальство из Райтфилда не слишком стремилось устраивать в Мьюроке вечеринки. Но для пилотов это доисторическое летное поле стало… креветочным раем! пустырями Олимпа!

Обработанное антисептиком и низкооплачиваемое совершенство… да; и еще здесь были главные традиционные ценности пылких летучих жокеев: полет-и-выпивка, выпивка-и-автомобиль.

Немного к юго-западу от базы находилось расшатанное ветрами заведение в стиле тридцатых годов - гостиница «Полет». Владела и управляла им Панчо Барнес. Она носила обтягивающие белые свитера и обтягивающие брюки, как Барбара Стенуик в «Двойной гарантии». Когда Йегер приехал в Мьюрок, Панчо был всего сорок один год, но лицо ее было так потрепано ветром, что она казалась старше, особенно молодым пилотам. А еще она повергала их в шок своим острым языком. Все, кто ей не нравился, были для нее «ублюдками» или «сукиными сынами». Те, кто нравился, тоже были «ублюдками» и «сукиными сынами»: «Я сказала ублюдку, чтобы он опустил на стул свою задницу, и дала ему выпить». Панчо Барнес была само воплощение Низкой арендной платы. Она приходилась внучкой Тадеушу С.К. Лоуи - изобретателю системы фуникулеров «Маунт Лоуи». В девичестве ее звали Флоренс Леонтина Лоуи. Она росла в Сан-Марино - одном из богатейших пригородов Лос-Анджелеса, примыкавшем к Пасадене, а ее первым мужем (она выходила замуж четыре раза) был пастор пасаденской епископальной церкви, преподобный

Рэнкин Барнес. Миссис Барнес не слишком-то разделяла обычные интересы матрон из Пасадены. В конце двадцатых годов она переправляла морем и по воздуху оружие мексиканским революционерам, за что и получила прозвище Панчо. В 1930 году она побила рекорд скорости в воздухе среди женщин, установленный Амелией Ирхарт. Затем она выступала по всей стране как гвоздь программы «Волшебного воздушного цирка Панчо». Она всегда появлялась на публике в брюках и туфлях для верховой езды, в летной куртке, с белым шарфом на шее и в белом свитере, обтягивающем ее потрясающий бюст а-ля Барбара Стенуик. При гостинице была летная полоса, плавательный бассейн, курортное ранчо с большой площадкой для верховой езды, огромный старый дом для постояльцев и здание, где находились бар и ресторан. В баре полы, столы, стулья, стены, балки и стойка были сделаны из видавшего виды дерева, а раздвижные двери страшно громыхали. Если бы кто-нибудь надумал снимать здесь фильм о заре авиации, то ему ничего не пришлось бы менять в этих естественных декорациях. За стойкой, в плохо сделанных рамках криво висело множество испещренных автографами и дарственными надписями фотографий самолетов и летчиков. Было здесь и старое пианино, высохшее и растрескавшееся до невозможности. Иногда ночью орава пьяных летчиков пыталась сыграть на этом дребезжащем и гремящем инструменте мелодии старого доброго Коула Портера. Но обычно все начиналось не с музыки. Когда громыхали раздвижные двери и в бар кто-нибудь заходил, все присутствующие долго изучали его. Если пришедший не имел отношения к базе, то на него смотрели, как на калеку-пастуха из «Шейна».

Самолет, который должен был преодолеть звуковой барьер, сначала имел условное обозначение «Х-1»; потом это название так и закрепилось за ним. Его для военных по контракту строила авиационная корпорация Белла. Сердцевиной машины был ракетный двигатель, изобретенный юным моряком Робертом Труа еще в годы войны. Форма фюзеляжа напоминала пулю пятидесятого калибра - при такой обтекаемости, как было известно, гораздо легче достичь сверхзвуковой скорости. Военным пилотам редко доверяли серьезные испытания; обычно этим занимались высокооплачиваемые штатские, работающие на авиационные корпорации. Главным пилотом Х-1 стал человек, которого Белл считал лучшим из своих специалистов. Он был похож на кинозвезду, на летчика из «Ангелов преисподней». А кроме того, и имя у него было подходящее: Слик Гудлин.

При испытаниях Х-1 планировалось осторожно доходить до околозвуковой зоны - до 0,7, 0,8, 0,9 скорости звука (0,7 Мах, 0,8

Мах, 0,9 Мах), - лишь потом пробовать достичь и скорости звука, 1 Мах, хотя Белл и военные уже знали, что ракетный двигатель Х-1 достаточно мощен, чтобы развить 1 Мах и больше, если, конечно, это «больше» *существует.* После гибели Джеффри де Хавилланда авиаторы и инженеры пришли к заключению, что скорость звука абсолютна, как плотность земли. Звуковой барьер был фермой в небе, которую вы могли купить. И Слик Гудлин начал входить в околозвуковую зону, дойдя до 0,8 Мах. Каждый раз, приземляясь после полета, он рассказывал что-нибудь захватывающее. Например, аэродинамическая тряска: она была столь сильной, что слушатели в возбужденном воображении практически наяву видели, как самолет несчастного Джеффри де Хавилланда распадается на куски в атмосфере. А проклятая аэродинамика? - слушатели представляли себе человека в бальных туфлях, убегающего по льду от медведей. Споры возникали лишь из-за размеров вознаграждения, которое Слик Гудлин получит после победы над пугающей цифрой «1 Мах». Премии для работающих по контракту пилотов считались обычным делом, но сто пятьдесят тысяч долларов - это было уже слишком. Военные не захотели разоряться и взяли Йегера. Ему платили 283 доллара в месяц, то есть 3396 долларов в год, что составляло его капитанское жалование.

С Йегером была лишь одна проблема - его постоянно нужно было сдерживать. При первом полете на Х-1 он сразу же выполнил запрещенную бочку» с нулевой перегрузкой и полным расходом ракетного топлива, а затем поставил самолет на хвост и достиг скорости 0,85 Мах в вертикальном подъеме, также неразрешенном. В последующих полетах, на скоростях между 0,85 и 0,9 Мах, Йегер попадал практически во все возможные неприятности: отказ руля высоты, элерона и руля направления, повышенное балансировочное давление, «голландский шаг», вращение вокруг поперечной оси и многое другое - но, достигнув 0,9 Мах, был все же убежден, что при скорости 1 Мах ничего страшного не произойдет. Попытка преодолеть отметку «1 Мах» - «сломать звуковой барьер» - была назначена на вторник, 14 октября 1947 года. Йегер, который не был инженером, не верил, что «барьер» существует.

В воскресенье, 12 октября, Чак Йегер зашел вечерком к Панчо. С ним была жена, Гленнис, симпатичная брюнетка - Чак познакомился с ней в Калифорнии во время учебы. Она была настолько мила, что он сделал надпись «Восхитительная Гленнис» сначала на носу своего Р-51, а затем и на Х-1. Йегер пошел к Панчо и слегка выпил, не потому, что через два дня предстояло серьезное испытание. И не по случаю конца недели.

Нет, в ту ночь он напился просто потому, что наступила ночь, а он был пилотом из Мьюрока. Именно так и следовало поступать в согласии с военной традицией полета-и-выпивки - и только потому, что солнце село. Ты шел к Панчо, пил и слушал, как громыхают раздвижные двери, как другие пилоты терзают пианино, как входят в гремящие двери одинокие прохожие и Панчо классифицирует всех их как «старых ублюдков» и «несчастных дятлов». Вот что ты делал, если был пилотом из Мьюрока, а солнце заходило.

Примерно в одиннадцать часов Йегеру пришла в голову идея: будет чертовски забавно, если они с Гленнис оседлают пару лошадей Панчо и устроят небольшие скачки при лунном свете. Это было в полном соответствии с традицией полета-и-выпивки, выпивки-и-автомобиля, разве что здесь был доисторический Мьюрок, а вместо машины - лошади. Итак, Йегер и его жена понеслись галопом по пустыне в лунном свете, между изуродованными артритом деревьями Джошуа. Когда они возвращались в загон, Йегер скакал впереди. Вследствие экстремальных обстоятельств: вечер, проведенный у Панчо; коктейль из отвратительно исполненных песен и страшных проклятий - он слишком поздно заметил, что ворота загона закрыты. Как и многие другие пилоты, садящиеся за руль ночью, он не осознал, что не может в равной степени управлять любой машиной. Он врезался в ворота, вылетел из седла и упал на правый бок. Страшная боль.

На следующий день, в понедельник, бок продолжал болеть. Боль пронзала при каждом движении, при каждом глубоком вдохе, при каждом шевелении правой рукой. Йегер знал, что, если он обратится к врачу в Мьюроке или скажет что-нибудь тому, кто имеет хоть отдаленное отношение к его начальству, его отстранят от полета во вторник. Более того, на его место могут пригласить какого-нибудь несчастного дятла. Поэтому он сел на мотоцикл - старую развалюху, которую дала ему Панчо, - и отправился к врачу в ближайший город, Розамонд. Всякий раз, когда мотоцикл наезжал на камешек, бок начинал болеть. В Розамонде врач сообщил ему, что у него сломаны два ребра, забинтовал их и посоветовал пару недель держать правую руку в неподвижности и избегать любого физического напряжения или резких движений - и тогда все будет в порядке.

Во вторник Йегер встал до рассвета - сегодня ему предстояло сломать звуковой барьер, а ребра по-прежнему невыносимо болели. Пока жена везла его на летное поле, он прижимал правую руку к боку, чтобы было полегче. В день полета, на рассвете, услышать Х-1 можно было гораздо раньше, чем увидеть.

Топливом для Х-1 служили спирт и кислород, превращенный в жидкость при температуре ниже ста градусов. Когда жидкий кислород подавали по шлангам в брюхо Х-1, он начинал закипать, и машина ревела и гудела, как чайник на плите. Вокруг собралось девять или десять человек - целая толпа, по понятиям Мьюрока. Они заправляли Х-1, и этот зверь продолжал реветь.

Выглядел Х-1, как жирная оранжевая ласточка с белыми отметинами. Но по сути это был лишь отрезок трубы с четырьмя ракетными отсеками. У него была крошечная кабина, игольчатый нос, небольшие прямые лопасти-крылья (всего сантиметров десять в толщину) и хвост, установленный высоко, чтобы избежать звуковой волны от крыльев. Хотя бок разрывался от боли, а правая рука была практически бесполезна, Йегер рассчитывал, стиснув зубы, выдержать полет, но что делать с одним маневром, который он должен был исполнить? Топлива в Х-1 хватало лишь на две с половиной минуты полета. Х-1 поднимался на высоту двадцать шесть тысяч футов прикрепленным снизу под бомбардировщиком В-29. На высоте семь тысяч футов Йегер должен был спустить из бомбового отсека В-29 лестницу к открытой двери Х-1, подсоединить кислородную систему и переговорное устройство, надеть аварийный шлем и подготовиться к выпуску ракеты - он происходил на высоте двадцать пять тысяч футов. Кстати, шлем Йегера был настоящим самодельным шедевром. Раньше такой вещи, как аварийный шлем, не существовало вовсе - его надевали только при выполнении фигур высшего пилотажа. Во время войны пилоты использовали старый добрый обтягивающий шлем с наушниками. Но в кабине Х-1 пилота бросало из стороны в сторону так нещадно, что возникала опасность удариться о стены. Поэтому Йегер купил большой кожаный футбольный шлем - пластиковых в то время не было, - обработал его охотничьим ножом так, чтобы он налезал на обычный летный шлем, и вырезал отверстия под наушники и кислородный шланг. Итак, инженер Йегера, Джек Ридли, спускался по лестнице и устанавливал на место дверь кабины, которая опускалась на цепи из брюха В-29. Потом Йегер должен был закрыть дверь намертво, чтобы не проходил воздух. Так как кабина Х-1 была совсем крошечной, можно было действовать только правой рукой, причем прилагать немалые усилия. Левая же рука почти не участвовала.

В ангаре Йегер тайком пытался потренироваться в закрывании двери - боль была такой жуткой, что он понял: с двумя сломанными ребрами дверь закрыть нельзя. Придется кому-нибудь довериться, и самый подходящий человек - Джек Ридли. Ридли был не только авиационным инженером, но и

пилотом, а вдобавок - славным парнем из Оклахомы. Он знал, что такое полет-и-выпивка, выпивка-и-гонки между проклятыми деревьями Джошуа. Поэтому в жестяном ангаре Йегер отвел Ридли в сторонку и сказал:

– Джек, у меня тут небольшая проблема. После того вечера у Панчо я… *повредил* проклятые ребра.

– Что значит *повредил?*- спросил тот.

– Ну, можно сказать, почти… *сломал* парочку.

И Йегер обрисовал предстоящие трудности.

Неспроста инженером этого проекта был Ридли. У него появилась идея. Он попросил Сэма, дворника, отрезать сантиметров двадцать от рукоятки метлы. Пока никого не было поблизости, он засунул метловище в кабину Х-1 и дал Йегеру несколько советов.

С этим дополнительным «летным оборудованием» Йегер и поднялся в воздух.

На высоте семь тысяч футов он спустился по лестнице в кабину Х-1, присоединил шланги и тросы и кое-как натянул свой футбольный шлем. Потом по лестнице спустился Ридли и установил дверь на место. По инструкции Ридли, Йегер засунул метловище между ручкой двери и самой дверью. Это дало ему достаточно дополнительной механической силы, чтобы захлопнуть дверь левой рукой. Закрыв дверь метловищем, он приготовился к полету.

На высоте двадцать шесть тысяч футов В-29 пошел в мелкое пикирование, затем взмыл, швырнув Йегера вместе с Х-1 вниз, словно бомбу. В этот же момент Х-1 рванул вперед со скоростью несущего самолета. Йегера понесло прямо к солнцу. Казалось, что светило находится не более чем в шести футах впереди, заполняя все небо и ослепляя. Но Йегеру удалось восстановить равновесие и выпустить по очереди четыре ракетных отсека. А затем он пережил то, что стало считаться самым сильным ощущением при полете: звуковой удар со «свечой». Волна от выпущенных ракет так сильно откинула его к спинке сиденья, что ему с трудом удалось вытянуть руки на несколько сантиметров, чтобы достать до рычагов управления. Казалось, Х-1 несется вверх по абсолютно перпендикулярной траектории, словно решив преодолеть земное тяготение наиболее коротким путем. На самом деле он поднимался под углом в сорок пять градусов, как и было запланировано. Примерно при 0,87 Мах началась тряска.

На земле инженеры уже не видели Йегера. Они могли лишь слышать… этот бесстрастный, тягучий голос с западновирджинским акцентом.

– Тут небольшая тряска… Обычная неустойчивость…

Обычная неустойчивость?

Затем Х-1 достиг скорости 0,96 Мах, и тогда этот неподражаемый сверхспокойный тягучий голос произнес:

– Слышишь, Ридли… сделай заметку, ладно? *(если тебе больше нечего делать)* …Восстановилась работа руля высоты.

Как и предсказывал Йегер, при приближении к 1 Мах стабильность восстанавливалась. Йегер не отрывал взгляда от махометра. Стрелка достигла отметки «0,96», дрогнула и исчезла со шкалы.

А на земле они услышали… этот голос:

– Слышишь, Ридли? Сделай еще одну заметку, ладно? *(если ты не слишком устал)* …Что-то не то с этим махометром… (смешок)…он будто чокнулся…

И в этот момент на земле услышали гул, прокатившийся над пустыней, как и предсказывал физик Теодор фон Карман много лет назад.

И потом голос Ридли из В-29:

– Если это оно, Чак, то мы справились. Но лично я думаю, что у тебя галлюцинации.

И вновь бесстрастный тягучий голос Йегера:

– Похоже, да, Джек… И я продолжаю подниматься вверх, как летучая мышь.

Х-1 прошел сквозь «звуковую стену» без всяких последствий. На скорости 1,05 Мах Йегер почувствовал, будто пробил насквозь небо. Оно стало темно-фиолетовым, показались звезды и луна - и в то же время светило солнце. Он достиг верхнего слоя атмосферы, где воздух был настолько разрежен, что в нем отсутствовали отражающие частицы пыли. Когда Х-1 капотировал в конце подъема, Йегер на семь минут погрузился в… Пилотский рай. Он летел быстрее любого человека за всю историю, и здесь была почти полная тишина, потому что ракетное топливо кончилось и он находился так высоко в безбрежном пространстве, что лишился ощущения движения. Он был хозяином неба. Это было одиночество короля, ничем не нарушаемое, над куполом мира. Оставалось семь минут, чтобы спланировать вниз и приземлиться в Мьюроке. И он успел-таки проделать несколько торжествующих двойных переворотов через крыло, пока внизу кружились озеро Лейк и Хай-Сиеррас.

На земле тут же все поняли, когда услышали короткий разговор Йегера с Ридли. Проект был секретным, но переговоры по радио мог перехватить кто угодно в округе. Упомянув про «чокнутый махометр», Йегер хотел сказать, что приборы на Х-1 показывают величину 1 Мах. Когда он приземлился, тут же были проверены записи автоматических приборов. Не оставалось

никаких сомнений: аппарат достиг сверхзвуковой скорости. Поразительную новость немедленно сообщили начальству в Райтфилд. Через два часа из Райтфилда позвонили и дали несколько серьезных указаний. Утренние события становились совершенно секретными. Само собой разумеется, в прессу ничто не должно было просочиться. И вообще никому ничего не полагалось знать. Известия не должны были пересечь взлетно-посадочную полосу. А тем, кто непосредственно принимал участие в проекте и, естественно, все знал, запрещалось устраивать какие-либо празднования. Трудно понять начальство из Райтфилда. Несомненно, большую роль сыграли пережитки военного времени, когда каждое изобретение с возможным стратегическим значением окутывалось покровом тайны. Все молчали. А может, шеф из Райтфилда просто не знал, что ему делать с Мьюроком. Ведь там, в толевых палатках посреди пустыни, жили какие-то таинственные, грубые, безумные монахи…

Так или иначе, к вечеру подвиг Йегера был почти забыт. Вокруг утренних событий воцарилась странная и неправдоподобная тишина. Конечно, предполагалось, что никаких торжеств не будет, но наступила ночь… Йегер, Ридли и еще несколько человек зашли к Панчо. В конце концов, закончился рабочий день, а они были пилотами. И потому они немного промочили горло. И были вынуждены посвятить Панчо в тайну, потому что та обещала угостить бесплатным бифштексом любого пилота, который достигнет сверхзвуковой скорости, и потому что им хотелось видеть выражение ее лица при этой новости. Панчо угостила Йегера огромным бифштексом и сказала, что, несмотря на это, все они - орава несчастных дятлов. А пустыня остывала, и поднимался ветер, и гремели раздвижные двери. Они выпили еще и затянули песни под старое рассохшееся пианино. На небе появились луна и звезды, Панчо выкрикивала ругательства, которых еще никто никогда не слышал, Йегер с Ридли орали, видавшая виды стойка гудела, и сотни фотографий погибших пилотов качались на проволоке, а лица живых отражались в зеркалах. Вскоре они ушли, покачиваясь, спотыкаясь, крича и визжа среди изувеченных артритом деревьев. Проклятье! - никому нельзя было рассказать, за исключением Панчо и чертовых деревьев Джошуа!

В течение последующих пяти месяцев Йегер достигал сверхзвуковой скорости больше десяти раз, но руководство военно-воздушных сил по-прежнему настаивало, чтобы история держалась в тайне. «Эйвиэйшн Уик» опубликовала заметку об этих полетах в конце декабря (не упоминая имени Йегера), и это вызвало лишь незначительную полемику в прессе: разгласила ли

газета государственную тайну? А ВВС отказывались делать это достижение достоянием гласности вплоть до июня 1948 года. Только тогда все узнали имя Йегера. Он получил лишь долю той известности, которую мог бы получить, если бы мир узнал о нем сразу же, 14 октября 1947 года, как о человеке, «сломавшем звуковой барьер». Этот затянувшийся процесс признания имел любопытные последствия.

В 1952 году в Соединенных Штатах показали британский фильм «Пробивая звуковой барьер» с Ральфом Ричардсоном в главной роли, и его продюсерам пришло в голову пригласить на премьеру человека, который действительно сделал это - майора военно-воздушных сил США Чарльза Э. Йегера. ВВС дали согласие, и у Йегера должна была начаться полоса праздничных мероприятий. На просмотре фильма Йегер испытал настоящее потрясение. Он не мог поверить в то, что увидел. Фильм «Пробивая звуковой барьер» был основан вовсе не на его, Чарльза Э. Йегера, подвигах - нет, создателей вдохновила гибель Джеффри де Хавилланда в DH-108. В конце фильма британский пилот разгадывает тайну барьера, *двигая рычаги управления* в обратную сторону во время пикирования с работающим двигателем. Аэродинамическая тряска вот-вот разнесет его машину на куски, и здравый смысл подсказывает ему *перевести рычаг назад,* чтобы избежать катастрофы, но он *переводит его вниз*… и преодолевает 1 Мах спокойно, как птица, восстанавливая полный контроль над самолетом!

«Пробивая звуковой барьер» стал одним из самых захватывающих фильмов об авиации. Он казался чрезвычайно реалистичным, и люди уходили с сеанса убежденными в двух вещах: звуковой барьер преодолел англичанин, и сделал он это, переведя в околозвуковой зоне рычаги управления в обратную сторону.

После показа фильма Йегеру поручили встретиться с прессой, а он даже не знал, с чего начать. Ему вся эта картина казалась возмутительной. Он не хотел злиться, ведь интервью устраивалось военно-воздушными силами. Пытаясь держаться как можно спокойнее, он сообщил всем и каждому, что фильм - полное надувательство от начала и до конца. Продюсеры несколько смущенно ответили, что фильм, напротив, документальный. Йегер согласился - что ж, пусть так. Но проходили недели, и начались изумительные события. Йегер постепенно понял: люди думают, будто он - первый *американец,* преодолевший звуковой барьер… и что он узнал, как *перевести рычаги* в обратном направлении, от англичанина, который сделал это первым в мире. Последней каплей, переполнившей чашу

терпения, стал звонок секретаря военно-воздушных сил.

– Чак, можно я кое-что спрошу? Это правда, что ты прорвал звуковой барьер, двигая рычаги в обратном направлении?

Йегер был потрясен. И это говорит *секретарь* военно-воздушных сил США!

– Нет, сэр, - ответил он, - это… неправильно. Всякий, кто переведет так рычаги в околозвуковой зоне, погибнет.

Йегеру и другим пилотам из Мьюрока было нелегко справляться со своей популярностью. С одной стороны, они ненавидели разговоры с репортерами и другими прощелыгами, слетавшимися, словно мухи на мед, и неизменно искажавшими факты. *Но дело было вовсе не в этом!* Главная проблема состояла в том, что репортеры разрушали невидимые стены братства. Они обрушивались с вопросами и говорили грубые слова о всем непроизносимом, например о храбрости и страхе (они произносили эти слова!), и спрашивали, как ты себя чувствовал в такой-то момент. Это было непристойно! Они думали, что обладают знанием, которого у них не было и на которое они не имели права. Какой-нибудь писатель мог подойти бочком и сказать: «Я слышал, Дженкинс впилился. Это плохо». *«Впилился!»* - слово, принадлежащее исключительно братству, произносила букашка, не видевшая того момента, когда Дженкинс много лет назад сделал первый шаг вверх по пирамиде. Это было отвратительно! Но с другой стороны… каждый пилот, обладавший здоровым эгоизмом, любил славу - упивался ею, купался в ней! В этом не было никаких сомнений. Обычный Пилотский эгоизм. Парни не обращали внимания на своих поклонников. Их не особенно беспокоило, что раз в году приходилось появляться на балконе над огромной площадью, где собиралось полмира. Они махали руками. Мир захлебывался в радостных криках, аплодировал, тонул в получасовой буре приветствий и слез (и все это - из-за их нужной вещи!). А затем все заканчивалось. И женам оставалось лишь вклеивать газетные заметки в альбом.

Небольшая лесть во славу ордена: вот то, чего действительно хотели истинные братья, стоявшие на верхушке пирамиды.

Йегер получил почти все значительные награды и ордена, вручаемые летчикам-испытателям, но его слава росла не в прессе, не в публике, а внутри братства. С 1948 года, когда полет Йегера стал достоянием гласности, каждый летчик в стране знал, что он должен попасть в Мьюрок, если хочет подняться на вершину. В 1947 году по Указу № 10 Управления национальной безопасности военно-воздушные силы армии стали военно-воздушными силами США, а через три года военно-воздушная база Мьюрок стала

военно-воздушной базой Эдвардс - в честь летчика-испытателя Гленна Эдвардса, который погиб, испытывая бесхвостый самолет под названием «Летучее крыло». *«Эдвардс»* стало теперь волшебным словом. Гражданские летчики (а почти все они прошли обучение в армии) могли служить именно в Эдвардсе, при центре НАКА[1]. Некоторые пилоты реактивных самолетов так и поступили, в том числе Скотт Кроссфилд, Джо Уокер, Говард Лилли, Герб Хувер и Билл Бриджмен. Пит Эверест, Кит Мюррей, Айвен Кинчелоу и Мел Эпт присоединились к Йегеру в качестве пилотов военно-воздушных сил. Между НАКА и военно-воздушными силами шло постоянное соперничество по расширению границ возможностей реактивных самолетов. 20 ноября 1953 года Кроссфилд поставил на D-558-2 скоростной рекорд - 2 Мах. Три недели спустя Йегер достиг на X-1A границы 2,4 Мах. Программа ракетостроения быстро выходила за границы атмосферы. Поэтому НАКА и военно-воздушные силы стали разрабатывать новый проект: реактивный самолет X-15, который должен был подняться на высоту пятьдесят миль - гораздо выше того, что еще можно назвать словом «воздух».

[1] НАКА (NACA - National Advisory Committee for Aeronautics)- Национальный консультативный комитет по аэронавтике. - *Прим. ред.*

Боже мой! Что значило в конце сороковых - начале пятидесятых быть составной частью Эдвардса?! Даже просто находиться на земле и, услышав взрыв на высоте тридцать пять тысяч футов над пустыней, знать, что это кто-то из истинных братьев выпустил ракету… на X-1, X-1A, X-2, D-558-I, на ужасном XF-92A, на прекрасном D-558-2… И знать, что вскоре он будет высоко, в прореженном воздухе на границе космоса, где в полдень видны звезды и луна, в такой прореженной атмосфере, где обычные законы аэродинамики больше не действуют, где самолет может войти в плоский штопор, как миска с кашей на навощенной пластиковой стойке, после чего начнет падать - не планировать и не пикировать, - а именно падать, как кирпич… В этих самолетах, похожих на трубы с маленькими острыми крыльями, вы начинали испытывать «страх вплоть до паники» - и это выражение не было шуткой. Как говорил Сент-Экзюпери, в скольжениях, падениях и штопорах вы на самом деле думали только об одном: *что мне дальше делать?* Иногда в Эдвардсе прослушивали магнитофонные записи с речью пилотов, отправлявшихся в свое последнее пикирование - то самое, в котором они погибли. Пилот падал в пятнадцатитонном отрезке трубы с давно уже отказавшими приборами, и никакая молитва не помогала, а он знал это и кричал в микрофон - но звал он не

мать, не Бога, не безымянного духа Агоры. Он пытался сообщить последнюю крупицу информации: «Я попробовал A! Я попробовал B! Я попробовал C! Я попробовал D! Скажите, что еще можно сделать?» А затем слышался тот самый призрачный щелчок. *Что мне дальше делать?* (В тот самый момент, когда врата рая уже распахиваются.) И все сидящие за столом переглядывались, кивали, и в их молчании читалось: «Жаль! У этого парня была нужная вещь». Конечно, по таким случаям не объявлялся национальный траур. Никто за пределами Эдвардса не знал имени погибшего. Если его любили, то в его честь на базе могли назвать какой-нибудь пыльный отрезок дороги. Он, вероятно, был младшим офицером, получавшим за свою работу четыре-пять тысяч в год. Наверное, у него было всего два костюма, и лишь в одном из них он бы рискнул появиться в обществе незнакомых людей. Но в Эдвардсе, в братстве, это никого не беспокоило.

Но что было действительно прекрасно для истинного брата - так это то, что добрые пять лет Эдвардс оставался заброшенным и низкооплачиваемым местом, где не было ничего, кроме серого ландшафта с допотопными креветками, палаток, палящего солнца, голубого неба и ракет, стонущих и ревущих перед рассветом. Даже в заведении Панчо ничего не изменилось - разве что оно стало еще дешевле. Но в 1949 году у Панчо стали появляться в невероятных количествах девочки. Юные, милые, игривые - их было так много всегда, в любое время, в любой день недели! Но они не были проститутками, хотя позже их в этом обвиняли. Просто юные прелестные девушки лет двадцати с восхитительными формами. Иногда их называли собирательным понятием «стюардессы», но стюардессами на самом деле являлись лишь некоторые из них. Нет, это были симпатичные молоденькие красотки, появлявшиеся так же загадочно, как чайки в поисках выползающих креветок. Маленькие пташки с зовущими влажными губами, каким-то образом узнавшие, что в этом загадочном пустынном месте живут самые пылкие юные пилоты в мире и что *именно тут все происходит.* Они входили, припрыгивая и визжа, в раздвижные двери бара - и это завершало картину Пилотского рая. Полет-и-выпивка, выпивка-и-автомобиль, автомобиль-и-танцы. Пилоты стали называть ранчо «Конно-спортивный клуб «Счастливой посадки!» - именно так оно и было.

О, блаженство братства! Ни один пилот не лишался его из-за того, что на него «смотрит общественность». И даже асы, летавшие на реактивных истребителях, не строили из себя звезд и не отделялись от остальных. Большинство из них тоже выполняло повседневные обязанности летчика-испытателя. Некоторые из своих легендарных подвигов Йегер совершил, лишь когда летел в

сопровождении другого истребителя. Однажды Йегер летел на высоте двадцать тысяч футов и заметил, что сопровождающий его пилот проделывает в воздухе какие-то странные маневры. Связавшись с ним по радио, Йегер понял, что парень страдает от гипоксии - вероятно, был поврежден кислородный шланг. Некоторые летчики в таком состоянии становились похожими на буйных пьяниц и потом теряли сознание. Йегер велел парню проверить кислородную систему и снизить высоту, но тот продолжал вытворять невероятные трюки, которые не смог бы выполнить и сам Йегер. И тогда Йегер пошел на уловку, которая могла прийти в голову только ему.

– Эй, - сказал он. - У меня тут проблема. Я не могу удержать машину даже с аварийной системой. Она горит! Давай за мной вниз!

Он начал снижаться, но парень по-прежнему болтался на высоте. И тут Йегер сделал совершенно не характерную для него штуку. Он *закричал* в микрофон!

– Слушай, молодой ученый, давай за мной вниз, я сказал!

И это изменение тона - *Йегер кричит!* - подействовало на отравленный гипоксией мозг пилота. *Боже! Знаменитый Йегер! Он кричит. Йегер кричит! - зовет меня на помощь! Господи Иисусе!* И парень начал снижаться. Йегер знал, что если снизиться до двенадцати тысяч футов, то в кабину проникнет достаточно кислорода из воздуха, что и произошло. *Эй! Что случилось?* После приземления парень понял, что буквально через минуту-другую потерял бы сознание и пробурил дыру в пустыне. Когда он вышел из кабины, F-86 пролетел у него над головой, проделал медленный двойной переворот через крыло в шестидесяти футах над поверхностью, а затем исчез за озером Роджерс. Это была «подпись» Йегера.

Однажды Йегер летел, сопровождая Билла Бриджмана, главного пилота одного из лучших реактивных самолетов - «Дуглас Скайрокет». Внезапно самолет вошел в плоский штопор, после чего началось резкое падение. Бриджману удалось восстановить равновесие, но окна машины обледенели. Еще одна обычная опасность при ракетных полетах. Топливо кончилось, и теперь ему приходилось садиться с неработающим двигателем и вслепую. В этот момент Йегер на своем F-86 подлетел ближе и стал глазами Бриджмана. Он подсказывал Бриджману каждый фут пути, словно знал старый добрый «Скайрокет» как свои пять пальцев… словно они отправлялись на рыбалку на Мад… просто приятная прогулочка на солнышке… И этот дурашливый тягучий голос все мурлыкал и мурлыкал рядом, пока Бриджман благополучно не приземлился. Можно было почти услышать, как

Йегер говорит Бриджману в своем стиле:

– Ну и как тебе теперь ракеты, сынок?

Именно об этом вы думали, видя, как F-86 делает медленный двойной переворот через крыло в шестидесяти футах над поверхностью и исчезает за озером Роджерс.

Йегеру тогда едва исполнилось тридцать. Бриджману было тридцать семь. Раньше он не замечал, что Йегер всегда называл его «сынок». В то время это казалось вполне естественным. Йегер был как большой небесный папа, сидящий на куполе мира. Конечно, в согласии с извечными правилами, каждый, кто сказал бы что-нибудь подобное, был бы жестоко осмеян. Потому что были и другие летчики с Пилотским эгоизмом, которые верили, что *они* действительно гораздо лучше этого медлительного сукина сына. Но никто не смог бы оспорить факт, что в то время, в конце пятидесятых, Чак Йегер стоял на вершине пирамиды и был номером один среди всех истинных братьев.

А этот *голос*… постепенно начал спускаться. Сначала на диспетчерском пункте в Эдвардсе стали замечать, что внезапно появилось огромное количество летчиков-испытателей с западновирджинским тягучим говорком. А затем - огромное количество боевых пилотов с западновирджинским тягучим говорком. Воздух над Эдвардсом день за днем заполнялся этим акцентом - просто невероятно! А потом эта бесстрастная дурашливая речь зазвучала за пределами базы, потому что пилоты из Эдвардса считались самыми отъявленными сорвиголовами, их узнавали повсюду, где бы они ни появлялись. И вскоре уже другие диспетчеры стали замечать, что на их базах пилоты зачем-то ужасно растягивают слова. А потом - так как практически все гражданские пилоты проходили обучение в армии - эта речь стала распространяться все дальше, и вскоре пассажиры самолетов по всей Америке могли услышать этот говорок, доносящийся из кабины: «Это капитан… ммм… Тут у нас на панели приборов загорелась маленькая красная лампочка… Она хочет нам сказать, что шасси… гм… не принимают нужное положение…»

Ну и что из того? Что может быть не так? Ведь у нас в кабине сидит человек без нервов! Это просто глыба льда! Он на сто процентов состоит из победоносной нужной вещи.

В 1954 году Йегер бросил испытания реактивных самолетов и вернулся в военную авиацию. Сначала он отправился на Окинаву испытывать советский истребитель MiG - 15, на котором прилетел северокорейский перебежчик Ким Сок Но. Таким образом военно-воздушные силы впервые получили возможность изучить эту легендарную машину. Обычно американские- пилоты,

возвращаясь с реки Ялу, говорили, что MiG-15 настолько замечателен, что если пустить F - 86 в пикирование с работающим двигателем, то MiG сможет облетать его кругами вплоть до самого приземления. Йегер поднялся на MiG - 15 на высоту пятьдесят тысяч футов, а затем пролетел до высоты двенадцать тысяч футов в пикировании с работающим двигателем, даже не удосужившись предварительно прочитать инструкцию. Он выяснил, что MiG может подниматься выше и разгоняться быстрее, чем F-86, но у F-86 выше максимальная скорость как в горизонтальном полете, так и в пикировании. MiG-15 был хорош, но совершенно не являлся суперистребителем, который мог бы навести ужас на Запад. Йегер лишь посмеивался. Кое-что в жизни никогда не менялось. Дай летчику поговорить о вражеском самолете, и он расскажет, что это лучшая машина, которая когда-либо взлетала с земли. В конце концов, благодаря таким разговорам вы смотрели на этот самолет совершенно иначе, когда ему удавалось сесть врагу на хвост. А затем Йегер отправился в Германию. Там он летал на «восемьдесят шестых» и обучал американских военных летчиков работе со специальной системой воздушной тревоги. 4 октября 1957 года он вернулся в Соединенные Штаты - на военно воздушную базу Джордж, примерно в пятидесяти милях на юго-восток от Эдвардса - командовать эскадрильей истребителей F-100. И в это время Советский Союз запустил ракету, которая вынесла на земную орбигу 184-фунтовый искусственный «Спутник -1»

На Йегера это не произвело большого впечатления - так, сущая ерунда. Идея искусственного спутника Земли была не новой для каждого, кто имел отношение к ракетной программе в Эдвардсе. Теперь, через десять лет после того, как Йегер впервые преодолел рубеж 1 Мах, развитие ракетостроения зашло так далеко, что идея беспилотных спутников, таких как «Спутник-1», считалась делом само собой разумеющимся. В 1955 году правительство опубликовало детальное описание ракет, которые в конце 1957 -го или начале 1958 года должны были вывести на орбиту небольшой спутник - это был бы вклад Соединенных Штатов в празднование Международного года геофизики. Инженеры НАКА и военно-воздушных сил, а также несколько авиакомпаний уже разрабатывали пилотируемый космический корабль, который стал бы логическим продолжением серии «Х». Отдел предварительного конструирования Североамериканского управления авиации уже разрабатывал эскизы и большую часть спецификаций пятнадцатитонного корабля под названием Х-15В - это был крылатый корабль, который приводился в движение тремя огромными ракетами с осевой нагрузкой четыреста

пятнадцать тысяч фунтов каждая. После запуска два пилота должны были привести в действие 75 000-фунтовый двигатель X-15B, сделать три или больше витков вокруг Земли, вернуться в атмосферу и приземлиться на высохшем озере в Эдвардсе, как на обычном реактивном самолете серии «X». Это больше не было мечтой. В Северной Америке уже производился почти столь же многообещающий корабль - X-15, а Скотт Кроссфилд учился летать на нем. X-15 должен был достичь высоты двести восемьдесят тысяч футов, то есть больше пятидесяти миль: эта величина считалась той границей, где заканчивалась атмосфера и начинался «космос». Через месяц после запуска «Спутника-1» главный инженер Североамериканского управления авиации Харрисон Стормс продемонстрировал в Вашингтоне полностью доработанный проект X-15B. Это был один из представленного в НАКА и Министерство обороны 421 проекта пилотируемого космического корабля. Военно-воздушные силы интересовал реактивный планер, подобный X-15B, который назывался бы X-20 или «Дина-Сор». Для этого аппарата уже разрабатывалась ракета «Титан», способная обеспечивать необходимые пятьсот тысяч футов осевой нагрузки. Естественно, пилоты X-15B, X-20 и других кораблей - первые американцы и, возможно, даже первые люди в космосе - должны были быть из Эдвардса. Ведь там служили Кроссфилд, Кинчелоу, Уокер и другие, кто уже не раз летал с ракетными двигателями.

Зачем же беспокоиться из-за «Спутника-1»? Проблема уже была почти решена.

Так считали Йегер и все, кто имел отношение к серии «X». Неясно, почему «Спутник-1» произвел такое впечатление на остальное население страны, особенно на политиков, журналистов и других технических неучей. Непонятно также, как «Спутник-1», если не MiG-15, мог навести ужас на Запад.

Но через две недели всеми овладела колоссальная паника. Конгрессмены и журналисты выли на луну, точнее на небо, где по орбите вокруг Земли летал советский стофунтовый спутник. «Спутник-1» стал, по их мнению, вторым решающим событием холодной войны. Первым была разработка в Советском Союзе водородной бомбы в 1953 году. С чисто стратегической точки зрения то, что у Советов имелись ракеты, достаточно мощные для запуска спутника, означало, что теперь они могут также переносить бомбы на трансконтинентальных баллистических ракетах. Но паника уже перешла границы относительно здоровой тревоги из-за тактических вооружений. «Спутник-1» стал чем-то мистическим, особенно, судя по опросам общественного мнения, среди высокопоставленных чиновников. Казалось, всеми

завладели первобытные предрассудки о влиянии небесных тел. Это дало жизнь современной, то есть технологической, астрологии. На карту был поставлен, не более не менее, контроль над небом. Это был Армагеддон, последняя и решающая битва между силами добра и зла. Линдон Джонсон, лидер большинства в Сенате, сказал, что тот, кто контролирует «небесную твердь» космоса, будет контролировать и весь мир. Это выражение - «небесная твердь» стало популярным. «Римская империя, - заявил Джонсон, - управляла миром, потому что умела строить дороги. Позже, выйдя к морю, правила Британская империя, потому что у нее были корабли. В воздушную эпоху мы были могущественны, потому что имели самолеты. А теперь коммунисты устроили плацдарм в открытом космосе». «Нью-Йорк Таймс» в передовице заявила, что Соединенные Штаты теперь участвуют в «гонках на выживание». Паника приобретала все более и более апокалиптический характер. Теперь, когда битва началась, проигравшего ожидала только гибель. Когда Советы запустили на гелиоцентрическую орбиту спутник «Мечта», Выборный комитет по астронавтике, возглавляемый спикером парламента Джоном Маккормаком, заявил, что Соединенные Штаты ждет национальная катастрофа, если не удастся дать достойный ответ советской космической программе: «Не будет преувеличением сказать, что на карту поставлено выживание свободного мира - вернее, всего мира». Общественность, судя по опросам института Гэллапа, вовсе не тревожилась. Но Маккормак, как и многие другие высокопоставленные лица, искренне верил в идею контроля над «небесной твердью». Он был глубоко убежден, что Советы смогут отправить в космос платформы, с которых будут бросать ядерные бомбы, словно камни с эстакады.

Советскую программу окружала аура волшебства. Советы практически не публиковали цифр, фотографий или диаграмм. И никаких имен. Было лишь известно, что советскую программу возглавляла загадочная личность, известная как «Главный конструктор». Но его могущество не подвергалось сомнению! Всякий раз, когда Соединенные Штаты объявляли о масштабном космическом эксперименте, Главный конструктор успешно осуществлял его первым, добиваясь поразительных результатов. В 1955 году Соединенные Штаты объявили о планах запуска искусственного спутника Земли в начале 1958 года. Главный конструктор потряс мир, сделав это в октябре 1957 года. Соединенные Штаты объявили о планах запуска спутника на околосолнечную орбиту в марте 1959 года. Главный конструктор осуществил это в январе 1959 года. То, что Соединенные Штаты двигались вперед и успешно проводили такие эксперименты

точно по графику, ни на кого не производило впечатления, и меньше всего на американцев. В одном из самых мрачных произведений о будущем - романе «Мы», созданном в 1921 году, - Евгений Замятин описывает гигантский огнедышащий ракетный корабль, который должен взмыть в космическое пространство, чтобы покорить неизвестные существа с других планет, возможно, все еще живущие в примитивных условиях свободы, - и все это во имя Благодетеля, правителя Единого Государства. Этот всемогущий корабль называется «Интеграл», а его конструктор известен только как D-503, Строитель «Интеграла». В 1958-м и в начале 1959 года, когда один волшебный успех следовал за другим, американцы - причем лидеры в гораздо большей степени, чем все остальные, - именно так смотрели на советскую космическую программу. Она имела размытые, но грандиозные очертания… могущественный «Интеграл»… безымянный, но всемогущий Главный конструктор… Строитель «Интеграла». В федеральном правительстве и кругах, связанных с образованием, становился популярным призыв полностью пересмотреть американскую систему образования, чтобы догнать новое поколение социалистических ученых, из которого выходят такие гении, как Главный конструктор (Строитель «Интеграла») и его помощники.

Росту паники во многом способствовала фигура Никиты Хрущева, который, благодаря самодержавному правлению в Советском Союзе, считался теперь новым Сталиным. Хрущев представлял собои тот человеческий тип, который был понятен американцам и вызывал у них страх. Это был здоровый, прямолинейный, грубый, но проницательный крестьянин, в одну минуту он мог шутить с присущим ему деревенским юмором, а в другую -мучить мелких животных. После того как был запущен «Спутник- 1», Хрущев постоянно и со всем остроумием издевался над Соединенными Штатами, обвиняя их в некомпетентности. Через два месяца после запуска «Спутника-1» военно-морской флот попытался запустить первый американский спутник с ракетой «Авангард» Впервые обратный отсчет транслировали на всю страну по телевидению. «Десять, девять, восемь…» Затем - «Пуск!» Волна шума и пламени. Ракета взлетает - на каких-то пятнадцать сантиметров. Первая ступень, переполненная топливом, взрывается, и ракета падает в песок возле пусковой площадки. Она погружается в песок очень медленно, как старый толстяк, оседающий в мягкое кресло. Зрелище совершенно нелепое, словно специально для любителей грубых шуток. Ну и повеселился же Хрущев! Эта картина - широчайшая реклама, замедленный обратный отсчет и взрыв - была незабываемой. Она

стала символом американской космической программы. Пресса впала в ужасное самобичевание, и лучше всего отразил эти настроения один из заголовков - «Капутник!»

Пилоты в Эдвардсе просто не могли понять, что за безумие овладело всеми. Они с тревогой наблюдали за возрождением милитаристскою духа. Догнать! На всех фронтах! Это был приказ. И они с трудом могли поверить в результаты встречи, прошедшей в Лос Анджелесе в марте 1958 года. Это была чрезвычайная (*почему* чрезвычайная?) встреча членов правительства военных и руководителей авиационной промышленности с целью обсуждения возможности послать человека в космос раньше, чем это сделают русские. Внезапно выяснилось, чю времени на постепенное развитие программы уже нет. Чтобы вывести на орбиту Х-15В или Х-20, нужны ракеты, которые будут доработаны только через три-четыре года. Но действовать надо быстро и грубо. Поэтому решено было, используя имеющиеся ракеты, такие как «Редстоун» (семьдесят тысяч фунтов осевой нагрузки) и только что разработанный «Атлас» (367 тысяч фунтов), запустить в космос не летательный аппарат, а грузовой отсек, контейнер, *капсулу* с человеком внутри. И человек этот будет не пилотом, а живым пушечным ядром. Он не сможет ни в малейшей степени изменить курс капсулы. Капсула взлетит, как пушечное ядро, и опустится, как пушечное ядро: она сядет на волны океана и будет снабжена парашютом, чтобы замедлить приземление и сберечь жизнь человеческой особи внутри. Работа была поручена НАКА, который теперь превратился в НАСА[1]. Проект получил название «Меркурий».

[1]"НАСА (NASA - National Aeronautics and Space Administration) - Национальное управление по аэронавтике и космосу - Прим. ред

Эта капсула была идеей широко известного в военно-воздушных силах исследователя-физика, бригадного генерала Дона Фликингера. Проект Фликингера получил название «Человек в космосе как можно скорее». Сидящий в капсуле являлся объектом аэромедицинского исследования, и не более того. В первых полетах, по замыслу Фликингера, в капсуле должен был находиться шимпанзе. Фликингер, естественно, стал одним из тех пятерых, кому поручили отобрать для «Меркурия» астронавтов - так они должны были называться. То, что НАСА вот-вот начнет отбирать людей для полета в космос, не предавалось гласности, но Скотт Кросссфилд об этом знал. Вскоре после запуска «Спутника-1» Кроссфилд, Фликингер и еще семь человек были избраны в особый комитет по подготовке к космическим полетам. Кроме того, Кроссфилд тесно сотрудничал с Фликингером при испытаниях компенсирующих костюмов во

время разработки проекта «Х-15». Так что Кроссфилд подошел к Фликингеру и прямо сказал, что хочет стать астронавтом. Фликингер не просто любил Кроссфилда, а восхищался им. И он сказал:

– Скотти, даже не пытайся, тебе откажут. Ты слишком независимый.

Теперь, когда Йегер покинул Эдвардс, Кроссфилд оставался самым многообещающим из пилотов, летавших на реактивных самолетах, и у него имелся вполне развитый эгоизм, как и у других знаменитостей Эдвардса. А еще он был лучшим из летчиков во всем, что касалось техники. Фликингер рассказал ему, что проект «Меркурий» не подходит для истинных братьев прошлых лет, ветеранов тех дней в высокогорной пустыне, когда не было ни начальства, ни индейцев, когда пилот с бортовым инженером сперва забивались в ангар, а потом выходили и поднимали машину в воздух, долетали до звезд, приземлялись на дне высохшего озера и вовремя заходили к Панчо попить пивка. Фликингер объяснил, что первым в космос должен полететь шимпанзе… что ж, все ясно, Кроссфилда это больше не интересовало. Как и большинство других пилотов, собиравшихся испытывать Х-15. Первый полет совершит обезьяна - все говорили только об этом. Слово «астронавт» означало «звездный путешественник», но на самом деле бедняге предстояло стать подопытным кроликом для изучения воздействия невесомости на организм и центральную нервную систему. Все члены братства знали, чго по первоначальному проекту астронавт вовсе не должен быть пилотом в каком бы то ни было смысле. «Звездным путешественником» мог стать любой молодой человек с университетским образованием и опытом физически опасной работы, ростом не выше ста семидесяти семи сантиметров - чтобы вместиться в капсулу «Меркурия». В объявлении о наборе добровольцев упоминались не только летчики-испытатели, но и моряки-подводники, парашютисты, исследователи Арктики, скалолазы, ныряльщики, даже плававшие со скубами, военные ветераны, ветераны боевой подготовки и люди, на которых изучалось воздействие реактивного ускорения и повышенного атмосферного давления на военно-воздушных и военно-морских базах. От астронавта вовсе не требовалось никаких активных действий - только дать согласие.

Представители НАСА уже готовились опубликовать объявление, когда в дело вмешался сам президент Эйзенхауэр. Он предвидел страшную неразбериху. Ведь записаться в добровольцы мог каждый сумасшедший страны. Любой чиновник из Конгресса способен был замолвить словечко за любимого сына. Это же хаос!

Отбор кандидатов затянется на месяцы, а неизбежная процедура проверки благонадежности - еще дольше. В конце декабря Эйзенхауэр приказал НАСА вести отбор астронавтов из пятисот сорока военных летчиков-испытателей, пусть даже очень квалифицированных. Главное, что их личные дела всегда под рукой, они уже прошли проверку благонадежности и их можно в любой момент вызвать в Вашингтон. В требованиях к кандидатам указывалось, что они должны быть не выше ста семидесяти семи сантиметров, не старше тридцати девяти лет, окончить школу летчиков-испытателей, иметь по меньшей мере полторы тысячи часов летного времени, опыт полетов на реактивных самолетах и степень бакалавра или равноценную ей. Этим требованиям соответствовал каждый десятый пилот. В отборочном комитете НАСА сомневались, что наберется достаточное количество добровольцев. Хорошо, если завербуется каждый десятый. Но этого мало - нужно двенадцать кандидатов в астронавты. Вернее, для самих полетов требовалось всего шесть человек, но предполагалось, что половина кандидатов отсеется, не выдержав скучной подготовки к тому, чтобы стать всего лишь подопытным кроликом внутри автоматически управляемой капсулы.

В конце концов, в НАСА уже знали, о чем думают лучшие летчики-испытатели из Эдвардса. Первый Х-15 был построен осенью 1958 года. Кроссфилд и его коллеги - Джо Уокер и Айвен Кинчелоу - были полностью поглощены работой. Уокер был в этом проекте главным пилотом от НАСА, а Кинчелоу - главным пилотом от военно-воздушных сил. Кинчелоу установил на Х-2 мировой рекорд высоты - 126 тысяч футов, - и в военно-воздушных силах думали, что из него получится второй Йегер… и даже нечто большее. Кинчелоу был боевым героем и летчиком-испытателем из фильмов: белокурый, симпатичный, сильный, яркий, чрезмерно честолюбивый и популярный среди сослуживцев и других пилотов. Будущее в военной авиации ему было обеспечено. В один прекрасный солнечный день он, как обычно, взлетел на своем F-104, но тут на панели приборов загорелась красная лампочка, и у него оставалась та самая секунда, за которую надо решить - катапультироваться или нет с высоты примерно пятьдесят футов. Принятие решения осложнялось тем, что в F-104 сиденье выбрасывалось вниз вертикально, из брюха самолета Кинчелоу попытался опрокинуть самолет и катапультироваться вверх, но вылетел в боковом направлении и погиб. Его место в проекте «Х-15» занял его дублер, майор Роберт Уайт. А дублером Джо Уокера стал бывший боевой пилот морского флота Нил Армстронг. Кроссфилд, Уайт, Уокер, Армстронг - у них не было времени даже подумать о

проекте «Меркурий». Этот проект вовсе не означал завершение программы «Х-15». Испытания Х-15 должны были продолжаться с целью разработки настоящего космического корабля, на котором пилот смог бы отправиться в космос, спуститься в атмосферу и приземлиться. Большое внимание уделялось тому, чтобы Х-15 «приземлялся с достоинством», а не просто плюхался в воду, как капсула «Меркурия». Пресса проявляла к Х-15 огромный интерес, потому что это был единственный в стране космический корабль. Репортеры называли Кинчелоу «мистер Космос», так как ему принадлежал рекорд высоты. После его смерти они присвоили этот титул Кроссфилду. Все это очень надоедало, но парням надо было привыкать. Проект «Меркурий», в котором человек превращался в живое пушечное ядро, вызывал много паники. Любой пилот, вошедший в капсулу, переставал быть пилотом. Он становился лабораторным животным, с головы до пят обвешанным медицинскими датчиками. Летчикам приходилось сражаться с этой медицинской чепухой на каждом шагу. Скотт Кроссфилд, поколебавшись, согласился повесить на себя приборы для контроля сердцебиения и дыхания в космических полетах, но отказался от анального термометра. Пилоты, давшие согласие заползти в капсулу «Меркурия» - именно в *капсулу*, замечали все, а не в *корабль*, - должны были называться «астронавтами». Но на самом деле они становились подопытными кроликами, опутанными проводами по всему телу. Никто, находясь в здравом уме, не стал бы десять-пятнадцать лет рисковать жизнью, взбираться на пирамиду и в конце концов на купол мира - Эдвардс… только затем, чтобы превратиться в подопытного кролика, сжавшегося в комок в *капсуле*, с колотящимся сердечком и опутанного проводами.

Некоторые из наиболее праведных братьев не соответствовали требованиям проекта «Меркурий». Йегер подходил по возрасту - ему было тридцать пять, - но никогда не учился в колледже. Кроссфилд и Уокер были штатскими. Однако никто из них не возмущался… в то время. Командующий офицер в Эдвардсе не уставал повторять, что хочет уберечь своих лучших парней от проекта «Меркурий», потому что участвовать в нем - значит загубить свой талант самым смешным образом, стать «консервированным колбасным фаршем». Это выражение - «консервированный колбасный фарш» - сделалось очень популярным в Эдвардсе. Так стали называть проект «Меркурий».

далее
в начало
назад

4. КРОЛИК

Пит Конрад, бывший питомец Принстона и Филадельфии, обладал характерным шармом и хорошими манерами. В принстонских клубах в пятидесятых годах таких, как Пит, называли «социально привлекательными парнями с востока». Подобные качества могли сослужить неплохую службу во флоте, где в офицерах по-прежнему ценились изысканные манеры. А у Конрада хорошие манеры сочетались с веселостью, почти дурашливостью, что и привлекло его жену Джейн, когда они познакомились шесть лет назад. В 1959 году Конраду исполнилось двадцать восемь. Он был крепко сложен, имел рост сто шестьдесят пять сантиметров, весил около пятидесяти шести килограммов и все так же заразительно смеялся и широко улыбался, показывая дырочку между передними зубами. Конрад нравился людям. Он напоминал Гека Финна с его ореховым прутом: не переступай эту черту, а то я тебе врежу. В отличие от большинства пилотов, в минуты раздражения он говорил то, что думал. Он не позволял шутить с собой. Впоследствии, правда, он редко вел себя подобным образом.

Таков был Конрад. Добавьте еще здоровое самолюбие молодого пилота, взбирающегося на вершину гигантского зиккурата… и бунт подопытного кролика можно было предсказать с самого начала.

Те из группы № 20, кто выжил в *трудные времена,* как раз закончили обучение, когда пришли повестки. Их получили и Конрад, и Уолли Ширра, и Джим Ловелл. «Трясунчик» - прозвище, придуманное Конрадом, приклеилось к Ловеллу намертво - стал лучшим в выпуске. На повестках была пометка «совершенно секретно». Но, конечно же, о них уже говорило полбазы. Ведь сверхсекретные бумаги были вручены нескольким офицерам из одной и той же части, и слухи начали передаваться словно по живому телеграфу. Им предлагалось явиться в штатском в определенную комнату в Пентагоне.

Утром в понедельник, 2 февраля, Конрад вместе с Ширрой и Ловеллом явились со своими повестками и личными делами в Пентагон. В комнате находилось еще тридцать четыре молодых человека, почти все подстриженные «ежиком», загорелые, с худыми, без морщин, лицами. Походка враскачку, неловко сидящие гражданские костюмы и огромные наручные часы сразу выдавали в прибывших летучих жокеев. На циферблатах было примерно две тысячи делений и шкал, которые фиксировали все, за исключением разве что звуков вражеского оружия. Эти

ужасающие часы считались своего рода знаком принадлежности к братству. Костюмы от Роберта Холла, которые носили парни, стоили примерно в четыре раза дешевле, чем их часы: именно так в 1959 году выглядели военные летчики, переодетые в штатское.

Оказавшись в комнате, юноши тут же поняли, что очутились на тайном собрании военных летчиков-испытателей со всей страны. Лучшие инженеры НАСА Эйб Силверстайн и Джордж Лоу начали их инструктировать. Они прибыли в Вашингтон, объяснили инженеры, потому что НАСА нужны добровольцы для суборбитальных и орбитальных полетов над атмосферой. Проект «Меркурий» имеет высочайшую национальную важность, сравнимую с программой аварийных испытаний в военное время. Через пятнадцать месяцев, в середине 1960 года, НАСА собирается отправить астронавтов в космос.

Пилот, внимательно слушавший инструкции, сразу понимал, что астронавту в новом проекте не придется делать ничего, что можно было бы сравнить с полетом, например поднимать корабль в воздух, контролировать полет и приземляться. Он будет всего лишь пассажиром. Приведение корабля в движение, управление им и посадка будут производиться автоматически, по командам с земли. Но инженер Лоу, высокий худощавый человек, попытался доказать, что астронавт все-таки сможет в некоторой степени управлять полетом. Например, ему будет доступен «контроль высоты». По сути это означало лишь, что астронавт сможет заставить капсулу рыскать, вращаться вокруг поперечной или продольной оси с помощью маленьких рулевых двигателей, работающих на перекиси водорода: примерно так же вы можете раскачивать свое кресло на «чертовом колесе», но при этом не в состоянии изменить его орбиту или направление движения. Но когда капсула выйдет на земную орбиту, сказал Лоу, контроль высоты станет существенно важным для возвращения капсулы через атмосферу. Иначе аппарат может сгореть вместе с астронавтом. В случае отказа системы автоматического контроля астронавт переключится на ручное или на электродистанционное управление. В системе электродистанционного управления аппарат автоматической системы подчинялся ручным командам астронавта. Кроме того, при сбое автоматической системы космонавт мог отказаться от нее и задействовать тормозные ракетные двигатели, чтобы уменьшить скорость и сойти с орбиты. *Ракетный тормоз! Электродистанционное управление!* Это звучало так, как будто вы действительно совершали полет. Второй инженер, приземистый и коренастый Силверстайн, убеждал парней, что полеты на «Меркурии» опасны. Первые люди, отправляющиеся в космос, подвергаются значительному риску.

Следовательно, астронавтов будут отбирать строго на добровольной основе, и если кто-нибудь из пилотов откажется, данный факт не будет занесен в личное дело и каким-либо образом использован против него.

В этой фразе содержался определенный подтекст, но так как ее произнес штатский, то потребовалось время, прежде чем смысл фразы был понят.

Конрад и другие пилоты из Пакс-Ривер остановились в мотеле «Марриотт» возле Пентагона. После обеда они собрались в одной из комнат и устроили долгую дискуссию. Здесь были и Ширра, и Ловелл, и Алан Шепард, ветеран летных испытаний, который недавно перевелся из Пакс-Ривер на штабную работу в Норфолк, и несколько других парней. Говорили они не о космических путешествиях, не о будущем Галактики и даже не о проблемах вывода ракеты на земную орбиту. Нет, речь шла о более важных вещах: о том, как проект «Меркурий» может повлиять на их карьеру.

У Уолли Ширры было много соображений на этот счет, а Конрад и остальные внимательно слушали его, потому что Ширра поднялся на пирамиду выше всех сббравшихся. Алан Шепард был более опытным летчиком, но он никогда не участвовал в бою. А тридцатипятилетний Ширра имел превосходный боевой послужной список и относился к тем людям, которые во флоте добиваются многого. Он окончил военно-морскую академию, а его жена, Джоу, была падчерицей адмирала Джеймса Холлоуэя, бывшего командующего Тихоокеанским фронтом в годы Второй мировой войны. Уолли участвовал в девяноста боевых заданиях в Корее и сбил два MIGa. Его выбрали для начальных испытаний «Сайдвиндера», ракеты класса «воздух-воздух», на озере Чайна, в Калифорнии; он испытывал F-4H в самом Эдвардсе - и все это до того, как он присоединился к группе № 20, чтобы закончить обучение. Уолли был достаточно популярен. Коренастый парень с широким, открытым лицом, любивший розыгрыши, быструю езду и все остальные способы «поддержать нужное напряжение», как он выражался. Он любил грубоватые шутки. Мог позвонить кому-нибудь из знакомых и сказать: «Слушай! Ни за что не догадаешься, кого я тут поймал в лесу… Мангуста! Я не шучу - *мангуст!* Приходи - посмотришь». И это звучало так убедительно, что парень шел посмотреть на находку. На столе Уолли стояла коробка вроде клетки. «Сейчас я немного приоткрою крышку, и ты его увидишь. Только не просовывай руку - откусит. Этот зверек очень *злобный»,* - предупреждал Уолли. Парень наклонялся, чтобы рассмотреть зверька, и - бац! - крышка распахивалась, и прямо ему в лицо прыгало что-то серое. Ветераны авиации в ужасе

отскакивали и пригибались к столу, и лишь потом понимали, что это была игрушка-попрыгунчик - шутка в стиле Ширры. Вообще-то, довольно грубая, но Уолли получал от нее такое искреннее удовольствие, что оно захватывало и окружающих, помимо их воли. На лице Уолли появлялась широченная улыбка, а на щеках - детские ямочки. Он весь сотрясался от хохота и сквозь смех говорил: «Попался!» Эти самые «попался!» знали все. Уолли был из тех людей, кто не стеснялся проявлять свои эмоции: счастье, гнев, отчаяние. Но в воздухе он был само хладнокровие. Его отец - ас Первой мировой войны - сбил пять немецких самолетов. А после войны родители Ширры разъезжали по стране, показывая фигуры высшего пилотажа. Несмотря на свою дурашливость, Ширра крайне серьезно относился ко всему, что касалось его карьеры. И именно так он был настроен сейчас, когда обсуждались перспективы астронавтов.

Проблемы были очевидны. Во-первых, проект «Меркурий» являлся гражданской программой; во-вторых, ракета, способная вывести капсулу на орбиту, еще не была разработана НАСА; в-третьих, полетом - по крайней мере в том смысле, что вкладывали в это слово летчики, - тут и не пахло. Капсула «Меркурия» - не корабль, а консервная банка. Мало того, что о *полете* и речи не шло, - не было даже окна, чтобы выглянуть наружу. Даже люка, из которого можно было по-человечески вылезти: требовалась целая толпа работяг с гаечными ключами, чтобы выбраться наружу. Настоящая *консервная банка.* Представьте себе: вы отдали проекту два-три года, а потом он потерпел фиаско. А такое вполне возможно, потому что система «ракета плюс капсула» появилась совсем недавно и не была как следует доработана. И любой пилот, бывавший на собраниях Общества летчиков-испытателей, где показывали фильмы о великих идеях, которые так и не вышли из экспериментальной стадии, представлял, что это значит. Например, «Си Дарт», десятитонный реактивный истребитель, который должен был взлетать и приземляться на водных лыжах (на экране он выпрыгивал из воды, словно скачущий по волнам камешек, и зрители покатывались со смеху)… Или самолет с одним двигателем и двадцатипятифутовым пропеллером, установленным на хвосте, чтобы машина могла взлетать вертикально, как колибри (машина зависает на высоте сорок футов, хвостом вниз, с отчаянно рычащим двигателем, превращаясь из самолета в нелепый вертолет, а зрители умирают со смеху)… За всю историю авиации подобных фарсов с благими намерениями накопилось немало. И что тогда делать? Потерять три года летных испытаний? Тогда придется ждать очередного звания лишних три года. Отказаться от всего, чего добился за

последние четыре-пять лет?… Шутка ли! Особенно для человека вроде Уолли. Он достиг как раз того положения, откуда действительно начинается подъем, если, конечно, человек не совершит какого-нибудь опрометчивого поступка. Ширра вскоре должен был получить под свое командование боевую эскадрилью. Для летчика военно-морского флота это открывало путь к адмиральскому рангу.

Они говорили долго. В отличие от двадцативосьмилетнего Конрада Ширре в его возрасте было что терять. Но каждый офицер знал, что всегда может рискнуть своей карьерой во флоте и втянуться в то, что с некоторым сарказмом называли «новаторством».

С самого начала Джордж Лоу и другие важные лица НАСА опасались, что пилоты отреагируют именно таким образом. Но результаты оказались просто изумительными. В понедельник, 2 февраля, они проинструктировали тридцать пять летчиков-испытателей, в том числе Конрада, Ширру, Ловелла и Шепарда, а в следующий понедельник - еще тридцать четыре. Из этих шестидесяти девяти человек пятьдесят шесть захотели стать астронавтами. Теперь добровольцев было столько, что не потребовалось даже вызывать остальных, кто отвечал требованиям, - их оставался сорок один человек. Зачем беспокоиться? У них уже есть пятьдесят шесть высококвалифицированных добровольцев. Более того, эти парни, похоже, настолько заинтересовались проектом, что в НАСА решили обойтись семью астронавтами вместо двенадцати.

Пит Конрад в конце концов записался добровольцем, как и Джим Ловелл. На самом деле так поступили все, кто находился в той комнате в мотеле, за исключением Уолли Ширры, самого недоверчивого. Почему они так поступили? Хороший вопрос. Несмотря на все сомнения, дискуссии, возможные препятствия карьере, взвешивание всех «за» и «против», никто из них не смог бы дать ясный ответ. Дело было вовсе не в логике. Каким-то образом во время инструктирования в Пентагоне Силверстайн и Лоу нажали на правильные кнопки. Словно они заранее знали, как установить контакт с летучим жокеем.

«Высочайшее национальное значение»… «рискованное предприятие»… «строго добровольная основа»… дело настолько рискованное, что «если вы откажетесь, это не будет использовано против вас»… И все они подсознательно получили импульс в солнечное сплетение. Им представили *опасное задание* времен холодной войны. А каждый профессиональный военный четко знал правило: *никогда не отказывайся от боевого задания.* К тому же речь шла о первом человеке в космосе. *Первый человек в*

космосе! Что ж… а вдруг получится? Асы из Эдвардса, при их положении, могли себе позволить свысока поглядывать на весь проект. Но в душах остальных летучих жокеев, приехавших в Пентагон, зазвучал другой мотив, который пересилил все логические опасения за карьеру: я не должен *остаться позади.*

Это чувство подкреплялось и реакцией общественности. Как только первая группа пилотов прошла инструктаж, новость о том, что НАСА ищет астронавтов для «Меркурия», просочилась в прессу. С самого начала репортеры и телевизионщики говорили об этом с благоговением. Это было благоговение перед смертельно опасным мероприятием. Вопрос о том, будет ли астронавт пилотом или всего лишь подопытным кроликом, никогда не ставился, по крайней мере в печати. «Они действительно ищут тех, кто полетит в космос на ракете?» - вот единственный вопрос, относящийся к делу. Почти всем, кто следил за усилиями НАСА по телевидению, шансы на успех полета казались абсолютно ничтожными. Прошло уже четырнадцать месяцев с тех пор, как администрация Эйзенхауэра решила предать гласности свои попытки догнать русских, но люди видели, что ракеты на мысе Канаверал и на острове Уоллопс либо самым постыдным, хотя и немного смешным, образом взрывались на пусковых установках, либо по безумным траекториям летели вместо открытого космоса к центру Орландо - в этом случае их взрывали с помощью дистанционного управления. Конечно, взрывались не все ракеты, оставались еще небольшие спутники - настоящие «апельсины», как со своим сочным деревенским юмором любил выражаться Никита Хрущев, по сравнению с тысячефунтовыми «Спутниками» с собаками и другими подопытными животными на борту, которые выводил на орбиту могущественный «Интеграл». Да, похоже, американцы преуспели только во взрывах. Ракет было много - «Атлас», «Навахо», «Литтл Джо», «Юпитер», - но все они взрывались.

Конрад, Ширра и другие летчики-испытатели, конечно, иначе смотрели на все эти выпады прессы. По телевидению показывали самые рядовые испытания. При испытаниях прототипов самолетов двигатели тоже взрывались, что же говорить об испытаниях совершенно новой системы силовой установки, такой как реактивные или ракетные двигатели. Взрыв случился, например, в Мьюроке, при испытании двигателя второго по счету американского реактивного истребителя XP-80. Но, как правило, человека не сажали в машину, если двигатель не был доработан до определенной степени надежности. Обычные случаи при испытаниях больших ракетных двигателей, таких как «Атлас» и «Навахо», освещали по телевидению как страшные провалы.

Между тем речь не шла об основных, базовых двигателях. Ракетные двигатели, применяемые в проекте «Х-1» и во всех последующих проектах серии «Х», использовали те же самые базовые силовые установки, то же самое топливо - жидкий кислород, - что и «Атлас», «Юпитер» и другие ракеты НАСА. Так что ракеты серии «Х» неизбежно должны были *взрываться* на экспериментальной стадии, однако в конце концов стали бы вполне надежными. Не было случаев, чтобы ракетный двигатель взорвался под пилотом в полете, за исключением одного. Скип Зиглер погиб, когда его Х-2, еще прикрепленный к самолету-носителю В-50, взорвался. Пилотам, пережившим *трудные времена* в Пакс-Ривер или Эдвардсе, трудно было представить больший риск, чем при испытаниях реактивных истребителей серии «Сенчури». Достаточно просто подумать о таких зверюгах, как F-102, или F-104, или F-105…

Когда Пит рассказал о проекте «Меркурий» Джейн, она обрадовалась. Она была двумя руками за! Если он хочет стать астронавтом, то должен добиться этого всеми средствами. Мысль о том, что Пит полетит в ракете НАСА, не приводила ее в ужас. Наоборот. Хотя она никогда не признавалась Питу, ей казалось, что это будет лучше, безопаснее и естественнее для него, чем продолжать испытывать высокотехнологичные реактивные истребители для флота. По крайней мере, на время обучения он оторвется от всего этого. Ведь космические полеты вряд ли опаснее, чем ежедневные испытания в Пакс-Ривер. А кто видел больше похорон, чем жены пилотов из группы № 20?

Альбукерке, где находилась Лавлейс-клиник, был грязным городком с глинобитными хижинами в высокогорной пустыне. Местечко не назовешь очаровательным, хотя черты мексиканской культуры чувствовались повсюду. Но профессиональные военные привыкли к непритязательному жилищу. Именно такие места в Америке они, особенно летчики, и населяли. Нет, всех раздражал вовсе не Лавлейс. Это была новая частная диагностическая клиника, которая, помимо прочего, проводила для правительства «аэрокосмическо-медицинскую» работу. Лавлейс-клиник основал Рэндольф Лавлейс II, служивший вместе с Кроссфилдом и Фликингером в комитете по подготовке к космическим полетам. Медперсоналом клиники руководил недавно вышедший в отставку генерал медицинской службы военно-воздушных сил, доктор А.Х. Швихтенберг. Для всех в Лавлейсе он был генерал Швихтенберг. Работа велась очень серьезно. Здесь проходили проверку физического состояния кандидаты в астронавты, после чего их отправляли на военно-воздушную базу Райт-Паттерсон в Дейтоне для психологического и стрессового тестирования. Все

держалось в строжайшей тайне. Конрад прибыл в Лавлейс-клиник в группе из шести человек - опять-таки в плохо сидящих штатских костюмах и с ужасными часами: видимо, так пилоты намеревались смешаться со штатскими пациентами клиники. Их предупредили, что тесты в Лавлейсе и Райт-Паттерсоне будут гораздо более напряженными и серьезными, чем все, которые им доводилось проходить. Но не поэтому каждый уважающий себя летучий жокей сразу же начинал ненавидеть Лавлейс.

Военные пилоты были закаленными ветеранами медкомиссий, но в дополнение ко всем обычным составляющим полного медицинского осмотра врачи в Лавлейс-клиник изобрели целую серию новых тестов с ремнями, трубками, шлангами и иглами. Они обвязывали вам голову ремнем, прикрепляли поверх глаз какой-то инструмент, а затем засовывали в ухо шланг и накачивали в ушной канал холодную воду. От этого глаза просто вылезали на лоб. Не от боли, просто это было неприятно, сбивало с толку. Если вы хотели узнать, зачем все это нужно, то доктора Лавлейса в безукоризненно белых халатах говорили:

– Зачем вам это знать?

Но после одного теста Конрад почувствовал что-то странное. Его привели в комнату и привязали его руку ладонью вверх. Затем принесли страшную иглу, подключенную к электропроводу. Конрад вообще не любил иголок, а эта выглядела просто как чудовище. Иглу ввели в мышцу у основания большого пальца. Было чертовски больно. Конрад попытался спросить взглядом: что, черт побери, происходит? Но на него никто даже не взглянул. Они смотрели только на прибор. Провод от иглы вел к какому-то устройству вроде дверного звонка. Они нажали на зуммер. Конрад взглянул вниз, и тут его рука - его собственная рука! - начала сжиматься в кулак и разжиматься, сжиматься и разжиматься с огромной скоростью, быстрее, чем ему казалось возможным. Ничто - ни мозг, ни центральная нервная система - не могло остановить или хотя бы замедлить движение. Люди в белых халатах, с рефлекторами на голове провели за этим занятием чертовски много времени… *Его* рука… Они считывали показания прибора и что-то быстро чиркали на своих планшетах.

Потом Конрад спросил:

– А зачем все это?

Врач рассеянно взглянул на него, словно Конрад прервал течение важной мысли.

– Боюсь, мне будет непросто это объяснить, - сказал он наконец. - Вам не о чем беспокоиться.

И тут до Конрада стало доходить. Сначала это было лишь чувство, но затем оно сформировалось в мысль: «Подопытные

кролики».

Да, именно так. Белые халаты вручили каждому по пробирке для анализа спермы. *Что?* Ничего особенного: поместите свою сперму в пробирку. *Как?* Посредством эякуляции. *Что вы хотите этим сказать?* Мастурбация, обычная процедура. Лучшие результаты достигаются с помощью фантазий, сопровождаемых мастурбацией с последующей эякуляцией. *И где, черт побери?* В ванной. Двое парней заявили, что согласятся, если с ними пошлют медсестру - помочь, вдруг заклинит? Белые халаты посмотрели на них так, как будто они школьники, ляпнувшие непристойность. Пилоты пришли в ярость, и двое наотрез отказались от процедуры. Но потом сдались, и можно было видеть, как шестеро летучих жокеев по очереди идут в нижнем белье в ванную, чтобы потрудиться на пользу Лавлейс-клиник, проекта «Меркурий» и для победы Америки в небесах. Эти анализы должны были определить плотность и подвижность спермы. Какое отношение это имеет к полету на ракете - непонятно. Конраду начало казаться, что не только он и его братья - подопытные кролики, - но и сами белые халаты не знают, что происходит. Они каким-то образом получили *карт-бланш* на проверку любых своих догадок и именно этим занимаются вопреки всякой логике.

Каждый кандидат должен был принести в лабораторию два образца своего стула в походных кружках. Шло время, а Конраду не удавалось получить даже один образец. Но персонал клиники от него никак не отставал. Наконец ему удалось выдавить из себя один-единственный шарик - маленький и твердый, не более трех сантиметров в диаметре и весь в непереваренных семенах. И тут он вспомнил. В первый вечер в Альбукерке он пошел в мексиканский ресторан и съел много перцев халапеньо. Это были семена халапеньо. Конечно, то, что он собирался нести в клинику, представляло собой слишком жалкий *объект* для исследования. Тогда Конрад обвязал проклятый катышек лентой, сделал бантик, положил в походную кружку и явился в лабораторию. Заинтригованные видом ленты, торчащей над краями кружки, медработники столпились над ней и принялись разглядывать. Конрад разразился своим раскатистым смехом, как Уолли Ширра. Но никто не оценил его шутку. Медперсонал посмотрел на развязанный катышек, а потом на Конрада… как на насекомое на лобовом стекле гоночного автомобиля медицинского прогресса.

В Лавлейсе исследовали также предстательную железу. Конечно, тут не было ничего необычного: это был стандартный компонент полного медицинского осмотра мужчин. Врач надевает на палец резиновую втулку, просовывает ее в прямую

кишку пациента и ощупывает простату, выискивая признаки опухоли, инфекции и так далее. Но несколько человек из группы Конрада вышли с этого осмотра, с трудом переводя дыхание от боли и называя врача садистом, извращенцем и более крепкими словечками. Он давил на простату так сильно, что вызвал кровотечение.

Конрад вошел в кабинет, и врач расширил ему анальное отверстие с такой силой, что тот от боли упал на колени.

– Черт!

Конрад, пошатываясь, встал, но санитар, огромное чудовище, немедленно схватил его так, что Пит не мог пошевельнуться. Врач взглянул на него небрежно, как ветеринар на лающего пса.

Зондирования кишечника с использованием ректоскопа казались бесконечными. Возможно, потому что они были унизительными - в анус пациента вводили различные предметы. Да и вообще казалось, что в клинике каждую процедуру старались сделать максимально болезненной. Раньше пилоты не сталкивались ни с чем подобным. Более того, перед каждым зондированием следовало прийти в клинику к семи утра и поставить себе клизму. *Сделай сам!* - похоже, это был лозунг Лавлейс-клиник. Итак, Конрад явился в семь утра и поставил себе клизму. В это утро ему предстояло пройти осмотр нижней части желудочно-кишечного тракта. При этой процедуре в кишки закачивают барий, потом в прямую кишку вводится небольшой шланг с воздушным шариком на конце; шарик надувается, чтобы барий не вытек раньше, чем рентгенолог завершит исследование. После зондирования Конрад, как и всякий, кто прошел через это, почувствовал, что восемьдесят пять фунтов бария в его кишках вот-вот взорвутся. Белые халаты сообщили ему, что на этом этаже нет туалета. Ему нужно подобрать конец шланга, торчащий из задницы, и пойти за санитаром, который отведет его в сортир двумя этажами ниже. На шланге есть зажим: его надо снять, чтобы вовремя сдуть шарик. *Это невероятно!* Пытаться идти с зарядом взрывчатки, плещущимся в тазовом дне, - это мука. Тем не менее Конрад берет в руки шланг и идет за санитаром. На Конраде только обычная больничная пижама, с разрезом на спине. Шланг, ведущий к этой хреновине с шариком, настолько короток, что приходится сильно горбиться, чтобы нести его перед собой. А задница, как говорится, трепещет на ветру - с торчащей наружу трубкой. На санитаре красные ковбойские сапоги. Конрад особенно отчетливо видит их, потому что он согнулся так сильно, что взгляд упирается в ноги санитара на уровне икр. Сгорбившись, с трепещущей на ветру задницей он семенит, словно краб, за парой красных ковбойских сапог. Они идут по

коридору - ошалевший горбун и красные ковбойские сапоги - мимо мужчин, женщин, детей, медсестер, санитарок… Красные ковбойские сапоги начинают бежать рысью. Санитар не дурак. Он проделывал это и раньше. Он прошел через весь кошмар. Он видел взрывы. Сейчас главное - время! Позади - сгорбившаяся динамитная шашка. Но каждый шаг дается Конраду все труднее. Они спускаются на лифте, полном нормальных людей, а потом проделывают безумное танго еще по одному коридору, в жутком напряжении, прежде чем находят этот проклятый сортир.

В тот же день Конрад снова получил инструкцию явиться в клинику к семи утра и поставить себе клизму. А потом люди в административном офисе увидели, как невысокий молодой человек в ярости врывается в кабинет самого генерала Швихтенберга, размахивая, словно кнутом, огромной ярко-алой клизмой.

Клизма шлепнулась на письменный стол генерала. Внутри что-то булькнуло.

– Генерал Швихтенберг, - сказал Конрад, - перед вами человек, который поставил себе последнюю клизму. Если вам нужны клизмы, сами их ставьте. Возьмите этот мешок, отдайте медсестре и пусть идет…

– Вы…

– …выполнять свои обязанности. Это моя последняя клизма. Или все изменится - или я отчаливаю.

Генерал посмотрел на огромную алую клизму, булькавшую на его столе, а затем перевел взгляд на Конрада. Генерал выглядел испуганным… В конце концов, ничего хорошего для клиники, если один из кандидатов уйдет, обливая грязью проект. Швихтенберг попытался успокоить Конрада.

– Лейтенант, - сказал он, - я знаю, что это неприятно. Возможно, это самое трудное испытание из всех, через которые вам пришлось пройти в жизни. Но, как вы знаете, это проект высочайшей важности. Для него нужны люди вроде вас. У вас довольно плотное телосложение, а для «Меркурия» каждый лишний фунт может оказаться критическим.

И так далее, и тому подобное. Он пытался затушить пожар.

– И все равно, генерал, это последняя клизма.

Известие о клизменном бунте быстро распространилось среди кандидатов, и все очень обрадовались. Почти всем хотелось устроить нечто подобное. Не то чтобы сами процедуры были неприятны, нет - вся атмосфера тестирования казалась оскорбительной. В ней определенно было что-то… неправильное. Летчики и врачи сделались врагами - по крайней мере, с точки зрения пилотов. Военный врач должен знать свое место. Его

задача - лечить пилотов и готовить их к полетам. Следить за их здоровьем. Всегда поощрялось стремление врачей время от времени летать на заднем сиденье, чтобы понять, каким стрессам подвергается пилот. Независимо от собственной самооценки, ни один военный врач до сих пор не осмеливался ставить себя *выше* пилотов своей эскадрильи и строить из себя эдакую важную птицу, как это делали обычные врачи.

В Лавлейс-клиник, где проходило тестирование для проекта «Меркурий», естественный порядок вещей был вывернут наизнанку. Эти люди не обращались с летчиками как с настоящими пилотами, и как с пилотами вообще. Они даже никогда не намекали на то, что имели дело с пилотами. И добровольцев постепенно стала одолевать мысль: в этом соревновании за звание *астронавта* качества *пилота* не принимаются в расчет. Нужен всего лишь определенный тип лабораторного животного, чтобы следить с помощью прибора за его реакциями. Это соревнование нельзя выиграть в воздухе - победить можно лишь здесь, на смотровом столе, в царстве резиновых трубок.

Поэтому парни очень обрадовались, когда Конрад наконец-то отчитал генерала Швихтенберга. Молодец, Пит! Но лучше, если ты останешься единственным подопытным кроликом-бунтарем.

На военно-воздушной базе Райт-Паттерсон, куда пилоты прибыли на психологическое и стрессовое тестирование, атмосфера секретности была даже еще более подчеркнутой, чем в Лавлейсе. В Райт-Паттерсоне они проходили тестирование группами по восемь человек. Их разместили в квартирах холостых офицеров. Если нужно было куда-то позвонить, они не называли себя по имени. На такой случай у каждого имелся свой номер. Конрад был «Номер семь». Если ему требовалась машина, он звонил в автопарк и говорил: «Это Номер семь. Мне нужна машина…»

Сначала тестирование показалось более приятным делом, чем мог ожидать уважающий себя летучий жокей. Кандидату вручали кислородную маску и высотно-компенсирующий костюм, помещали его в барокамеру и уменьшали давление, имитируя высоту шестьдесят пять тысяч футов. От этого все тело словно бы стягивалось ремнями, и добровольцу приходилось усиленно выдыхать, чтобы втянуть в легкие свежий кислород. Особенно неприятно было то, что ему не говорили, сколько времени он проведет в установке. Каждого из кандидатов усаживали в небольшую, совершенно темную и звуконепроницаемую комнату без окон - камеру потери чувствительности - и запирали дверь, опять-таки не сказав, сколько времени он там проведет.

Оказалось, три часа. Каждого из них заталкивали в огромный аппарат вроде миксера, в котором тело вибрировало с чудовищными амплитудами и бомбардировалось звуками мучительно высокой частоты. Каждого клали на корпус машины, которую называли «ящиком идиотов». Это было что-то вроде имитатора или тренажера. Подавалось четырнадцать разновидностей сигналов, и кандидат должен был отреагировать на них, нажимая нужные кнопки или двигая переключатели. Но лампочки начинали вспыхивать так быстро, что ни один человек на свете не успел бы отреагировать. Наверное, это был тест не только на реакцию, но и на настойчивость или способность справляться с отчаянием.

В общем, тесты были нормальные. А вот атмосфера вокруг них - не *вполне нормальной.* Психиатры устраивали в Райт-Паттерсоне настоящие шоу. На каждом шагу здесь попадались психиатры и психологи, которые делали замечания и предлагали разные мелкие тесты. Прежде чем поместить пациента в «миксер», какой-нибудь сотрудник в белом халате показывал ему листок бумаги, приколотый к планшету. На нем были нарисованы пронумерованные точки. Нужно было взять карандаш и соединить точки линиями таким образом, чтобы цифры составили определенные числа. Потом, когда вы выходили из машины, белый халат снова предлагал вам тот же самый тест - наверное, чтобы увидеть, повлияла ли физическая нагрузка на вашу способность к счету. Но это еще далеко не все. Здесь находились люди, которые постоянно следили за кандидатом и делали пометки в маленьких перекидных блокнотах. При каждом жесте, каждом тике, подергивании мышцы, при каждой улыбке, удивленном или нахмуренном взгляде, всякий раз, когда вы почесывали нос, - всегда рядом оказывался какой-нибудь белый халат и что-то быстро записывал в блокнот.

Одним из самых настойчивых наблюдателей была доктор Глэдис Дж. Лоринг, психолог, как узнал Конрад из карточки на ее халате. Глэдис Дж. Лоринг раздражала его особенно сильно. Всякий раз, оборачиваясь, он видел, как она молча смотрит на него с полным безразличием белых халатов, словно он лягушка, кролик, крыса, тушканчик, морская свинка или какое-нибудь другое лабораторное животное, и что-то яростно черкает в блокноте. Уже несколько дней подряд она наблюдала за ним, а они даже не познакомились. Однажды Конрад посмотрел ей прямо в глаза и сказал:

– Глэдис! Что вы там пишете?

Доктор Глэдис Дж. Лоринг взглянула на него, как на ленточного червя. И сделала еще одну заметку в блокноте о

поведении этой особи.

Летучим жокеям всегда не нравилось, когда вершителями их судеб были врачи. А уж если психологи и психиатры ставят себя выше их - это ни на что не похоже! Военные летчики, все до единого, считали психиатрию псевдонаукой и относились к психиатрам как к современной чокнутой разновидности капелланов. Но с этими сморчками можно было справиться. Достаточно лишь пустить в ход чары: зажечь нимб нужной вещи и задействовать какую-нибудь полезную ложь.

Во время собеседований, касающихся работы астронавта, как и в других ситуациях, психиатры сосредоточивались на опасностях этого занятия, на неожиданностях, возможном повышенном риске, а потом оценивали реакцию кандидата. Опытные пилоты знали, что здесь требуется «запасная извилина». Нельзя говорить что-нибудь типа: о, *я люблю рисковать своей шкурой каждый день, потому что тогда чувствую свое превосходство над другими людьми.* Психиатры всегда толковали такие высказывания как безрассудную любовь к опасности, как иррациональный импульс, связанный с позднефрейдистским понятием «смертельного желания». Правильный ответ - а он за эту неделю прозвучал в Райт-Паттерсоне не раз - должен быть таким: «Ну, я не считаю «Меркурий» особенно рискованным предприятием, по крайней мере, по сравнению с обычной испытательской работой, которой я занимался в авиации (во флоте, в морской пехоте). Это проект высочайшего национального значения, поэтому я убежден, что к мерам предосторожности будут относиться гораздо серьезнее, чем в случае с F-100F (F-102, F-104, F-4B) в экспериментальной стадии». Легкая улыбка, слегка выпученные глаза. Превосходно! Это показывало, что вы - здравомыслящий летчик-испытатель и относитесь к безопасности так же, как любой благоразумный профессионал. В то же время вы намекали, что повседневно рисковали своей жизнью, привыкли к этому и обладаете такой нужной вещью, что полет на ракете станет для вас просто отдыхом. Так создавался Эффект нимба. При откровенных намеках на вашу отчаянную храбрость психиатры смотрели на вас широко раскрытыми глазами, как маленькие мальчики.

Конрад и все остальные знали, как предусмотрительный офицер должен вести себя с этими людьми. Да и трудно было не знать. Каждый вечер ребята собирались и потчевали друг друга историями о том, как они лгали напропалую или каким-нибудь иным образом разрушали происки сморчков. И Конрад всегда старался добавить *пару шуток* для ровного счета.

При одном из тестов психолог вручал каждому кандидату

чистый лист бумаги и просил внимательно рассмотреть его и описать, что на нем видно. В таких тестах не существовало правильных ответов, потому что суть их состояла в том, чтобы подвести кандидата к свободным ассоциациям и пронаблюдать, где блуждает его сознание. Опытные пилоты знали, что в этом деле главное - оставаться на суше, а не пускаться в плавание. Некоторые потом с радостью рассказывали, что, рассмотрев лист бумаги, взглянули в глаза психологу и объявили, что видят лишь чистый лист. Но это был неправильный ответ, потому что сморчки наверняка делали пометку о «подавленной способности к воображению» или еще о чем-нибудь в том же духе, правда, из-за этого не стоило беспокоиться. Один астронавт сказал, что видит заснеженное поле. Что ж, можно было отвечать и так, но не заходить при этом дальше, то есть не начинать рассуждать о смерти в мороз, о том, как можно заблудиться в снегах, о встрече с медведями и тому подобных вещах. Но Конрад… Итак, сидящий напротив него за столом человек протягивает Питу лист бумаги, просит рассмотреть и сказать, что Пит на нем видит. Конрад внимательно разглядывает листок, потом смотрит на человека и говорит подозрительным тоном, словно опасаясь подвоха:

– Но ведь он перевернут вверх ногами.

Психолога это настолько поражает, что он перегибается через стол и смотрит на абсолютно чистый лист, чтобы понять, так ли это, и лишь потом осознает, что над ним издеваются. Он смотрит на Конрада и улыбается ледяной улыбкой.

Конечно, это *не позволяло* достичь Эффекта нимба.

В другом тесте кандидатам показывали картины, изображавшие людей в различных ситуациях, и просили сочинить истории об этих людях. Картина, которая досталась Конраду, была выполнена в духе американского реализма: сцена из жизни странствующих сельскохозяйственных рабочих, вероятно, времен великой депрессии. На ней был изображен несчастный изможденный издольщик в комбинезоне, пытавшийся пахать ржавым плугом выветренную землю - скорее, какой-то овраг, а не пашню. Плуг тянул тощий мул с торчащими ребрами, а сбоку стояла жена издольщика - женщина с желтоватым цветом лица, ввалившимися глазами, изъеденная пеллагрой, с огромным животом (не меньше чем восьмой месяц беременности), в платье из мешковины. Она наклонилась в сторону, пытаясь опереться о стену лачуги, видимо, чтобы перевести дыхание. Конрад посмотрел на картину и сказал:

– Похоже, этот человек любит природу. Он не только пашет землю, но и любуется пейзажем - это видно по тому, как он смотрит на горы: чтобы увидеть, как бледно-голубая горная цепь

вдали гармонирует с пурпурной дымкой над холмами возле его любимой усадьбы… - и так далее, и тому подобное, пока наконец до психолога не дошло, что этот коренастый умник с дырочкой между передними зубами просто посылает его вместе с тестом… подальше.

Это, конечно, тоже не произвело Эффекта нимба.

Да, для Конрада теперь начались веселые времена. Но у него осталось одно незаконченное дело. В тот вечер он позвонил в автопарк.

– Это Номер семь. Мне нужна машина съездить в лавку.

На следующий день, после теста в тепловой камере, когда он провел три часа в нагретой почти до пятидесяти градусов комнате, Конрад вытер пот с кончика носа, поднял глаза - и, конечно же, рядом стояла доктор Глэдис Дж. Лоринг и делала заметки в перекидном блокноте шариковой авторучкой. Конрад полез в карман брюк и вытащил точно такой же перекидной блокнот и такую же авторучку.

– Глэдис! - сказал он.

Она взглянула на него и застыла в изумлении. Конрад что-то быстро записал в блокноте, а потом опять посмотрел на нее.

– Ага! Вы дотронулись до уха, Глэдис! Мы называем это «сдерживанием эксгибиционизма»! Еще один росчерк в блокноте.

– О-о! Вы опустили глаза, Глэдис! Подавленная гипертрофия латентности! Извините, но это нужно записать.

Весть о том, что ленточный червь вывернулся наизнанку… что подопытный кролик взбунтовался… что собака Павлова позвонила в павловский звонок и сделала об этом заметку… - эта весть разнеслась очень быстро, и все, от Номера один до Номера восемь, были очень рады. Правда, доктор Глэдис Лоринг ничуть не смутилась.

Когда Скотт Карпентер звонил по вечерам из Райт-Паттерсона домой, в Калифорнию, - а он всегда делал это вечером, чтобы меньше платить, - его жена Рене обычно сидела в гостиной. У них был дом в Гарден-Гроув - городке возле Диснейленда. В гостиной перед раздвижной софой стоял каплевидный кофейный столик из самана и два самановых откидных столика по бокам. Этим трем безвкусным кускам самана с желтовато-коричневыми прожилками придавалось огромное значение. В 1959 году саманом увлекались все офицеры военно-морского флота и их жены.

Скотт был лейтенантом. Это означало, что его жалование, включая пособия на жилье и питание, составляло всего около 7200 долларов в год, плюс небольшая дополнительная плата за полеты. Конечно, юные офицеры и их жены с самого начала

понимали, что низкое жалование - это одна из реалий служебной карьеры. Но существовало несколько видов компенсации: возможность летать, что очень нравилось Скотту; общество членов эскадрильи (когда было настроение общаться); определенное чувство призвания, недоступного штатским, и, наконец, дополнительные доходы, такие как плата за полеты, пособия на жилье и *привилегии.* При столь низком жаловании привилегии эти, не представлявшие, на первый взгляд, ничего особенного, приобретали чрезмерную важность. Вот почему гостиные женатых молодых военных в конце пятидесятых были забиты самой что ни на есть причудливой мебелью. Здесь стояли китайские столики «чань», на крышках которых были вырезаны сценки из деревенской жизни; полчища турецких стульев с высокими спинками, которые могли занять целый танцевальный зал; корейские диваны с деревянным корпусом, так ярко инкрустированные перламутром, что, казалось, вся комната щерится в отвратительной ухмылке; испанские шифоньеры - такие огромные и мрачные, что при одном взгляде на них разговор обрывался… и, наконец, цветистый саман. Ибо одной из привилегий была возможность по дешевке покупать деревянную мебель ручной работы в отдаленных уголках планеты, куда офицеров посылали с заданием. Наконец-то они могли обставить свои дома! - и военные привозили мебель в Штаты беспошлинно. Конечно, выбор был ограничен местными вкусами. В Корее, например, принято было покупать перламутр или китайское барокко. А на Гавайях, куда направили Скотта с женой, повсюду встречался саман.

В гавайском супермаркете первоклассный кофейный столик из самана стоил примерно сто пятьдесят долларов. Довольно недорого. Но если вам платят 7200 долларов в год, то есть только сорок восемь таких сумм… А у Скотта и Рене было четверо детей! Однако необработанные плиты этого изумительного дерева с ярко-желтыми прожилками продавались всего за девять долларов. Если вы готовы были потратить двадцать четыре часа на шлифовку, полировку, натирку песком и маслом и еще десять-двадцать часов на сооружение ножек и корпуса, то вполне могли сэкономить сто сорок долларов. К счастью, у Рене был хороший художественный вкус и она могла придавать мебели изящество - редкое достижение в Самановой жизни.

И Скотт, и Рене выросли в Булдере, штат Колорадо. По понятиям этого городка, Скотт принадлежал к высшему обществу. Он происходил из рода первых белых поселенцев штата. Отец его матери, Виктор Ноксон, издавал газету «Майнер Джорнэл». Родители Скотта развелись, когда ему было всего три года.

Вскоре его мать заболела туберкулезом и была вынуждена надолго уезжать в санатории, так что Скотт жил у дедушки и по сути воспитывался им. Рене познакомилась со Скоттом в Университете Колорадо и бросила учебу на втором курсе, выйдя за него замуж. Первый свой год они почти полностью провели на горных склонах, катаясь на лыжах. Они были необыкновенно красивой парой: светловолосые, элегантные, крепкие, веселые - такую парочку можно увидеть разве что на рекламе сигарет «Лаки Страйк». Многие жены боевых пилотов лишь беспомощно наблюдали за тем, как мужья все больше и больше отдаляются от них, и говорили с кажущейся беззаботностью: «Я лишь его хозяйка - он женился на самолете». При этом они часто преувеличивали свой статус, потому что настоящей хозяйкой могла быть женщина, о которой жена ничего не знала. Скотт, наоборот, был полностью предан Рене, двум своим сыновьям и двум дочерям. Часто по вечерам, во время тестирования для проекта «Меркурий», Скотт писал Рене длинные - по десять-пятнадцать страниц - письма, чтобы не накапливать телефонные счета. Он старался убедить ее, что занимается совершенно безопасным делом. Однажды ночью он написал: «В общем, не беспокойся. Ты знаешь, что для меня главное, и знаешь, что я не стал бы безрассудно рисковать тем, что у нас есть». Он писал также, что собирается прожить как можно дольше, чтобы любить ее и в роли бабушки.

Его чувства были столь глубоки, что однажды, восемь лет назад, он совершил необычайную вещь. Завершив базовую подготовку в Пенсаколе и последующую в Корпусе Кристи, он вызвался летать на многомоторных патрульных самолетах PBY-4, хотя терпеть их не мог. И не только он. Это были большие, медленнные, неуклюжие грузовые машины. И все же Скотт сделал шаг вниз, с этой первой высокой точки огромного зиккурата. Если заходил разговор, он отвечал, что сделал это ради семьи, ведь из-за патрульных самолетов вдовами становилось не так уж много женщин. Вскоре началась корейская война. Скотт летал вдоль тихоокеанского побережья на патрульных самолетах P2V. Тем самым он отрезал себе путь в «высшую лигу», поскольку каждый истинный авиатор хотел записаться в эскадрилью истребителей и сражаться в небе над Северной Кореей. Но разведка тоже была рискованным и трудным делом, и Скотт считался очень опытным в ней: настолько опытным, что после окончания войны его направили в Патьюксент-Ривер обучаться на летчика-испытателя.

Как бы то ни было, Скотт отказался от соревнования. По собственной воле. Из-за привязанности к семье. Возможно, это было связано с его детскими воспоминаниями о распавшейся

семье. Что ж, это служило загадкой для психиатров, и, несомненно, они над нею поработали. Во время первого посещения психиатра в Райт-Паттерсоне Скотт сам начал этот разговор. Он первым спросил врача:

– Сколько у вас детей? У меня четверо.

Поэтому Скотт был удивлен, обнаружив, что стал одним из тридцати двух кандидатов в астронавты. Он уже давно вышел из «высшей лиги». Он налетал на реактивных самолетах всего двести часов, и большую их часть - во время обучения. У всех других кандидатов было от 1500 до 2500 часов летного времени. И все же его взяли. Более того, со временем, сначала в Лавлейсе, а потом в Райт-Паттерсоне, его шансы заметно возросли. Удивительно, но факт.

Единственным козырем Скотта являлось его отменное здоровье, хотя с самого начала он не верил, что физическая форма может иметь какое-то значение. В Университете Колорадо он занимался гимнастикой, имел широкие плечи, рельефные дельтовидные мышцы, сильную шею, развитую грудную клетку, как у ловца жемчуга с южного моря (он и на самом деле много проплавал со скубой), и торс, сужавшийся книзу, как у Капитана Америки из комиксов. Тесты в Лавлейсе и Райт-Паттерсоне ничуть не утомляли Скотта, хотя остальные постоянно жаловались. Каждый из тестов превращался в его триумф.

Однажды вечером Скотт позвонил домой, и Рене сразу поняла, что он чем-то очень доволен. Оказалось, в этот день был тест на объем легких. Кандидат садился за стол и дул в трубку, ведущую к инструменту со ртутной шкалой. Надо было как можно дольше удержать столбик ртути в верхнем положении силой дыхания. Рекорд, как сообщили Скотту, составлял девяносто одну секунду. После нескольких лет занятий подводным плаванием Скотт знал: после того как из легких полностью выдохнут воздух, нервная система начинает предупреждать об опасности, если задержишь дыхание еще хоть на мгновенье. На самом же деле в организме еще сохраняется достаточный запас кислорода. А сигналы тревоги подаются нервной системой не из-за полного его отсутствия, а вследствие накопления в легких углекислого газа. И Скотт заставил себя задерживать дыхание, не обращая внимания на эти сигналы. Он медленно считал про себя до ста, чтобы преодолеть отметку в девяносто одну секунду. Как выяснилось, он считал очень медленно и удерживал столбик ртути 171 секунду, почти вдвое превысив прежний рекорд.

Еще один кандидат из группы Скотта, летчик морской пехоты Джон Гленн, тоже побил старый рекорд, удержав ртуть сто

пятьдесят секунд. Скотт был немного знаком с Гленном - они вместе проходили подготовку в Пакс-Ривер. В июле 1957 года Гленн установил рекорд перелета, преодолев расстояние от Лос-Анджелеса до Нью-Йорка на истребителе F8U за три часа двадцать три минуты. Они вдвоем сразу же стали задавать тон в Райт-Паттерсоне, возможно, и потому, что лучше других проходили тестирование. Скотт установил пять рекордов, а Гленн обычно занимал второе место. Однажды они услышали, как один из врачей говорит другому:

– Надо бы позвонить в Вашингтон и рассказать им об этих двух парнях.

Доктор Глэдис Дж. Лоринг и остальные были поражены способностями Скотта, и не только объемом легких: многие тесты являлись не просто физическими испытаниями, а скорее проверкой настойчивости и готовности выйти за рамки обычной человеческой выносливости.

Скотт Карпентер не обращал ни малейшего внимания на постоянно делавшую заметки Глэдис Лоринг. Пусть себе корябает! Скотт пребывал в своей стихии.

Конрад уже вернулся домой в Пакс-Ривер, когда пришло письмо из НАСА. Он знал, что не слишком правильно вел себя во время тестов. Он поговорил с Уолли Ширрой и узнал, что Уолли и его группа прошли в Лавлейс-клиник через то же самое, что и группа Конрада. Уолли даже устроил небольшое восстание, когда от них потребовали эти чертовы анализы. Однажды им велели не есть вечером ничего острого и пряного, потому что на следующий день надо было сдать образцы стула. И вот вся группа направилась в мексиканский квартал Альбукерке. Они выбрали самый отвратительный с виду мексиканский ресторан, заказали все перченые блюда, которые только знали, и залили этот пожар дешевым мексиканским пивом. В дело пошел даже перец халапеньо! Один из парней увидел на столе соус из халапеньо - огненное красновато-коричневое варево, - перелил его в походную кружку, принес лаборантам и заявил, что у него жуткий понос. И все страшно смеялись, когда лаборантов как ветром сдуло от первой же знойной волны аромата халапеньо. Но Уолли никогда не заходил слишком далеко. Перед старым добрым генералом Швихтенбергом он оставался собранным и серьезным. Уолли всегда знал, где находятся края «оболочки», даже когда очень хотелось ее «выдавить».

Но Конрад… проделал в этой несчастной оболочке несколько дырок… Впрочем, он всегда говорил то, что думал, и до сих пор это ему не вредило. Его карьера во флоте продвигалась успешно. Он никогда не оставался позади. И он вскрыл конверт.

С первой же строчки он понял все. В письме говорилось, что он вошел в число финалистов отборочных испытаний и ему признательны за это. К сожалению, сообщалось дальше, он не попал в число семи будущих астронавтов, но НАСА и все остальные благодарят его за участие, и так далее, и тому подобное.

Что ж, типичное письмо с вежливым отказом. Хотя Конрад и понимал, что напропалую валял дурака, ему тяжело было в это поверить. Он остался позади. Такого с ним никогда не случалось за эти почти шесть лет, что он взбирался на огромный невидимый зиккурат.

Через два дня он узнал, что одним из семерых стал Уолли Ширра. А еще одним - Алан Шепард, которого он видел в той комнате в «Марриотте».

Вот черт! Ведь Уолли привел им тогда кучу прекрасных доводов, что *не стоит* слишком переживать, если ты не ввязался в это дело с *капсулой.* «Меркурий» был гражданской программой, к тому же слегка безумной. Они ведь отбирали *не пилотов!* Джим Ловелл считался лучшим в группе № 20 в Пакс-Ривер, но его тоже не выбрали. Все они были подопытными кроликами с начала и до конца. Так что хорошо бы послать это дело…

Но все-таки невероятно! Он… *остался позади!*

Вскоре после этого Конраду передали, что на обложке его личного дела в Райт-Паттерсоне было написано: «Не подходит для длительных полетов».

далее
в начало
назад

5. ПОЕДИНОК

Они бурлили, кипели, гремели, грохотали, возбужденно гудели. Этот звук гудящих голосов в точности напоминал тот, что слышит стоящий за кулисами актер в ожидании момента, когда занавес поднимется и начнется спектакль, куда должны прийти все - весь мир. Люди начинают оживленно говорить - от возбуждения из-за того, что они находятся *здесь, где все происходит,* - а потом все вместе, с сияющими лицами, взрываются словами, улыбками и смехом, даже если ничего смешного не было сказано.

Но Гас Гриссом был неважным актером, и эти звуки приводили его в ужас. Считанные мгновения отделяли его от исполнения роли, для которой он подходил хуже всего, но эти люди ждали с другой стороны занавеса. В два часа занавес подняли, и ему пришлось выйти на сцену.

Столб света ударил по Гасу и по остальным, а бурлящие голоса перешли на гудение, на журчание, и наконец-то их можно стало различить. Казалось, их было тут несколько сотен - со всех сторон. Люди сидели на стульях, на корточках, стояли. Некоторые забрались на лестницу, прислоненную к стене под одним из гигантских прожекторов. У других были камеры с невероятно выпуклыми линзами, а сами они пробирались вперед, ползли и сидели на корточках одновременно, как нищие на Дальнем Востоке. Прожекторы включили для телевизионщиков. Это здание, Долли-Мэдисон-хаус, находилось в северо-восточном углу площади Лафайет, всего в нескольких сотнях ярдов от Белого дома. Оно служило вашингтонской штаб-квартирой НАСА, а эта комната была танцевальным залом. Ее использовали для пресс-конференций, но на этот раз она оказалась слишком мала, чтобы вместить всех собравшихся. И повсюду виднелись маленькие фигурки, передвигавшиеся на корточках.

Люди из НАСА указали Гасу и остальным на стоявший на сцене длинный стол, покрытый фетром. Гаса усадили посредине стола. Прямо перед ним торчал остроконечный нос миниатюрного отделяемого отсека капсулы «Меркурия», водруженной на ракету «Атлас». Сама модель капсулы находилась с другой стороны стола, чтобы ее могли видеть журналисты. Представитель НАСА Уолтер Бонни встал и весело произнес:

– Леди и джентльмены! Прошу внимания. Правила этого брифинга очень просты. Примерно через шестьдесят секунд мы объявим то, чего вы все так ждете, - имена семерых добровольцев, которые станут экипажем «Меркурия». Затем вы получите пресс-

пакеты. Тем из вас, кто должен успеть к вечернему выпуску, лучше всего поспешить к телефону. Мы сделаем перерыв на десять-двенадцать минут, и в это время вы сможете сфотографировать астронавтов.

Когда Бонни наконец представил семерых сидящих за столом как астронавтов «Меркурия» и разрешил съемку, началось нечто неописуемое. Без единого слова все эти мрачные маленькие фигурки бросились к сцене, отталкивая друг друга локтями, рыча и бормоча. Они даже не глядели друг на друга, словно камеры были вкручены прямо им в глазницы и направлены точно на Гаса и шестерых других пилотов. Они напоминали рой долгоносиков, которые, не жалея сил, мечутся в разные стороны, сбивая друг друга, но не вытаскивая своих алчных хоботков из сочной мякоти корня. Наконец они оказались совсем близко, в нескольких сантиметрах от лиц пилотов, а их механические хоботки вонзались во все, за исключением разве что пупков семерых астронавтов. Царило такое лихорадочное возбуждение - а ведь имена еще не были объявлены! Похоже, никого совершенно не интересовало, как его зовут - Гас Гриссом или Джо Блоу. Но они во что бы то ни стало хотели сделать его снимок! Они лезли на него и других парней, словно те были какими-то необычайно редкими животными или ценными трофеями.

Эти алчные хищники, фотографы, могли только ворчать, но не говорить, и ползли на них целых пятнадцать минут. Впрочем, кому было легко перед пресс-конференцией? Всякий раз, когда Гасу приходилось делиться чем-то личным с незнакомыми людьми, он чувствовал себя неловко, а при мысли о том, что теперь придется делать это публично вот здесь, перед сотнями людей, ему становилось просто не по себе. Гас происходил из той среды, где разговорчивость, мягко говоря, не поощрялась. Он вырос в Митчелле, штат Индиана. Его отец был железнодорожным рабочим. Его мать водила семью в церковь Христа - это протестантское течение было настолько фундаменталистским, что в церкви запрещалось играть на музыкальных инструментах, даже на пианино. Человеческий голос, возносящий хвалу Богу, считался лучшей музыкой. Правда, Гас не был хорошим певцом, его пение больше напоминало хрип. Это был невысокий человек с покатыми плечами, плотного телосложения, с черными, стриженными «ежиком» волосами, черными густыми ресницами, крупным носом и лицом, которому он придавал самое строгое выражение. Гас нормально чувствовал себя только в обществе пилотов, особенно за кружкой пива. Тогда он становился совершенно другим человеком. Его сонные глаза ярко вспыхивали, на губах появлялась безумная самоуверенная

улыбка. Он без устали говорил, выпивал целое море спиртного, а когда ночное безумие вступало в силу, садился в «хот-род» и отравлял окрестности выхлопными газами. Полет-и-выпивка, выпивка-и-автомобиль - ну конечно же! Гас был одним из тех молодых людей - а их в Соединенных Штатах немало, - кто готов переломать вам все кости за оскорбление, нанесенное маленькому серому городку, где он родился, или унылой маленькой церкви, где он томился все эти годы. В то же время в глубине души такие люди ежедневно благодарили случай, который вырвал их из прежней жизни. В судьбе Гаса подобную роль сыграли самолеты.

На счету у Гаса было сто боевых вылетов в Корее. Он получил крест «За отличный полет», когда нарушил боевой порядок и погнался за MiG-15, который уже готовился атаковать один из разведывательных самолетов его отряда. К сожалению, за все время этой великой утиной охоты над Кореей Гасу почему-то не удалось сбить ни одного вражеского самолета. После войны он испытывал истребители в нелетную погоду в Райт-Паттерсоне и высоко там ценился. Но все же он не вступил в «высшую лигу», то есть не стал первым летчиком, испытавшим новый истребитель, особенно в Эдвардсе. Но Гас всегда верил в себя, то есть был типичным летучим жокеем, поднимавшимся на вершину пирамиды. Свою победу в конкурсе за звание астронавта он оценил как чрезвычайно серьезное достижение, даже с точки зрения того, насколько это продвинуло его к вершине зиккурата.

Был, правда, один странный момент. Прошлым вечером в Лэнгли-Филд, возле Ньюпорт-Ньюз, в Вирджинии, Гас познакомился с остальными шестерыми пилотами, прошедшими отбор. Двое из них были летчиками военно-воздушных сил из Эдвардса. Этого следовало ожидать: Эдвардс относился к «высшей лиге». Лучшие пилоты Эдвардса участвовали в проектах с ракетными двигателями серии «Х». Хорошие пилоты всегда первыми испытывали такие реактивные истребители, как «Сенчури». Именно этим и занимался Дик Слейтон. Но вот Гордон Купер, которого Гас знал по Райт-Паттерсону, не имел отношения к Эдвардсу. Он окончил школу летчиков-испытателей и официально считался тест-пилотом, но занимался главным образом техникой. Был еще один парень из военно-морского флота, Скотт Карпентер. Весьма приятный человек, но никогда не служивший в эскадрилье истребителей. Он летал на многомоторных пропеллерных самолетах и набрал всего двести часов летного времени. И что после этого можно было сказать об отборе астронавтов для «Меркурия»?

Наконец люди из НАСА отогнали фотографов от стола, и

глава НАСА Т. Кит Гленнан, человек с двойным подбородком, встал и сказал:

– Леди и джентльмены! Сегодня мы представляем вам и всему миру этих семерых, которые вскоре начнут подготовку к орбитальному космическому полету. Это астронавты национального проекта «Меркурий». Они пришли сюда после долгих и, возможно, беспрецедентных испытаний, благодаря которым наши медицинские консультанты и ученые теперь не сомневаются в их прекрасной подготовленности к предстоящему полету.

И, вероятно, никто, кроме семерых пилотов, не заметил, что была упомянута лишь их *подготовленность.* Ни слова об их доблести или опыте.

– Я с удовольствием представляю вам и считаю это за честь, - продолжал Гленнан, - Малкольма С. Карпентера, Лероя Г. Купера, Джона Х. Гленна-младшего, Вирджила И. Гриссома, Уолтера М. Ширру-младшего, Алана Б. Шепарда-младшего и Дональда К. Слейтона… Астронавтов национального проекта «Меркурий»!

И зал взорвался аплодисментами, яростными и оглушительными. Репортеры вставали на цыпочки и аплодировали так, будто они пришли сюда именно для этого. На их лицах расплывались сентиментальные улыбки и выражение благодарной симпатии. Они сглатывали слезы и выкрикивали приветствия, словно это был один из важнейших моментов в их жизни. Несколько фотографов даже приподнялись с корточек и оставили камеры болтаться на ремнях, чтобы освободить руки для аплодисментов.

Но зачем?

Когда репортеры и фотографы успокоились, люди из НАСА, военно-воздушных сил и военно-морского флота встали и рассказали о том, какие трудные тесты прошли в Лавлейсе и Райт-Паттерсоне эти семеро, - и опять *ни слова* не было сказано об их способностях или опыте как *пилотов.* И вопросы репортеров ничуть не способствовали этому. Первый поднявший руку журналист хотел узнать, что думают о происходящем жена и дети каждого пилота.

Жена и дети?

Большинство из них, в том числе Гас, отвечали на этот вопрос как типичные военные летчики. То есть говорили что-нибудь очень короткое, заурядное, отвлеченное и безопасное. Но когда

очередь дошла до парня, сидящего слева от Гаса, - Джона Гленна, единственного представителя морской пехоты в группе, - произошло нечто невероятное. Этот парень начал *пускать в ход обаяние!* Он произнес целую маленькую речь на эту тему.

– Не думаю, что мы смогли бы преодолеть все испытания, - сказал он, - если бы у нас не было хорошей поддержки дома. Моя жена относится к этому так же, как она всегда относилась к моим полетам. Если я хочу этим заниматься, она и дети поддерживают меня - на все сто процентов.

О чем, черт побери, он говорит? *Не думаю, что мы смогли бы преодолеть все испытания…* Да какое значение имеет отношение жены, если речь идет о возможности совершить гигантский шаг вверх по огромному зиккурату? О чем это он? А парень все продолжал в том же духе. Тут встал еще один репортер и попросил их рассказать о своих религиозных убеждениях (религиозных убеждениях?) - и Гленн снова выскочил вперед.

– Я пресвитерианин, - сказал он, - протестант-пресвитерианин, и действительно отношусь к своей религии очень серьезно.

Он начал рассказывать обо всех воскресных школах, в которых учился, обо всех церковных советах, где работал, и обо всей помощи церкви, оказанной им, его женой и детьми.

– Я вырос в убеждении, что все мы явились в мир с более-менее равными шансами, и я по-прежнему верю в это. Всем нам даны определенные таланты и способности. И каждый из нас должен использовать их наилучшим образом. Думаю, что если мы будем делать это правильно, то Высшая сила пошлет нам нужные возможности и мы будем жить так, как следует.

О боже! Парни стали оборачиваться, чтобы посмотреть на этого летучего церковника рядом с Гасом. Они сидели в алфавитном порядке: Скотт Карпентер в одном конце стола, Дик Слейтон - в другом, а Гленн - посередине. Ну что можно сказать после этого человека и его речей о жене, детях, семье, воскресной школе и Боге? Что вам оставалось делать: признаться, что вы прекрасно можете обойтись и без них все это время, пока вам разрешают летать? Это было бы слишком неблагоразумно. (Зажги ореол - и лги!) Тем более что другие парни изо всех сил пытались поддержать игру в Бога и семью вслед за этим набожным пилотом морской пехоты Гленном.

Когда очередь дошла до Гаса, он сказал:

– Я считаю себя религиозным человеком. Я протестант и принадлежу к Церкви Христа. Я не принимаю активного участия в делах церкви, как *мистер* Гленн (именно так Гас его назвал), но все равно считаю себя добрым христианином.

Дик Слейтон сказал:

– Что касается моей веры, то я лютеранин и периодически хожу в церковь.

Один из флотских пилотов, Алан Шепард, заявил:

– Я не принадлежу ни к какой церкви, но регулярно посещаю саентологическую церковь.

И так далее. Это было мучительно.

Бог… Семья… Единственное, во что Гленн не втянул их всех, - это была Страна. Впрочем, нет, он позаботился и об этом. Он произнес милую небольшую речь и начал с того, как стоял на холме в Китти-Хок, в Северной Каролине, и выбирал между базами Орвилл и Уилбур-Райт. Он подбросил монетку, чтобы решить, на каком самолете начать летать, и точно так же поступил, когда собрался участвовать в первом космическом полете.

– По-моему, все мы очень счастливы, - сказал он, - потому что можем применить свои способности на пользу такого дела. (Конечно же, больше никто не сказал ни слова о *способностях)*. - Мы пренебрегли бы своим долгом, - продолжал Гленн, - если бы не постарались максимально использовать свои способности для дела, которое сейчас имеет такую важность и для нашей страны, и для всего мира. Иначе нашу страну ожидала бы ужасная судьба.

Этот парень постоянно зажигал свой ореол! Он умел красиво говорить, чего совершенно не умел Гас, но все же не казался болтливым или льстивым. Это был лысеющий и немного грубоватый обаятельный деревенский парень с очень светлыми волосами, веснушчатым лицом, вздернутым носом, светло-карими глазами и широченной улыбкой. У него было самое радостное лицо в десяти округах. Кроме того, он был одним из самых известных летчиков морской пехоты. Он воевал и во Второй мировой, и в корейской войне, получил много медалей, включая пять крестов «За отличный полет», а два года назад, в 1957-м, совершил первый трансконтинентальный беспосадочный перелет на сверхзвуковой скорости. Благодаря этому достижению его пригласили в телешоу «Угадай мелодию», где его партнером был певец Эдди Ходжес. Гленн лучился своей веснушчатой улыбкой и очаровал буквально всех. Вдвоем с Ходжесом они выступали в этом шоу несколько недель.

А что? Он мог быть и искренним, в конце концов. Кто знает, может, любой пилот, так часто посещавший воскресную школу и так активно занимавшийся церковными делами, становился таким набожным. Возможно, он совершенно искренне говорил насчет жены и семьи, что делало его еще более редкой породой боевого летчика. Если бы кто-нибудь спросил Гаса - как сейчас, -

был ли он верующим, хорошим семьянином и патриотом, то он ответил бы: да, я верующий, я хороший семьянин, я патриот. И самым искренним было бы заявление о патриотизме. Гас не преувеличивал, когда говорил, что с удовольствием прокатился бы на ракете «Меркурия» ради своей страны. Алан Шепард сказал то же самое, и не было ни тени сомнения в его искренности, так же как и в искренности Гленна, в какой бы форме он ни высказывался. Такими были боевые офицеры-летчики, парни, готовые безоговорочно встретиться лицом к лицу с опасностью! В этом для них заключалась такая радость, которую могли понять лишь очень немногие штатские. Да, Гас был патриотом, и сто его боевых вылетов, и его крест «За отличный полет» подтверждали этот простой и прекрасный факт. Ну а что касается семьянина… Он подразумевал, что был хорошим семьянином, но все же его карьера развивалась независимо от семейной жизни. Они с Бетти поженились в Митчелле сразу же после окончания средней школы. И с первого дня он начал сталкиваться с ситуациями, которые отдаляли его от супруги. Ничего подобного он не хотел, но так уж получалось. Сразу же после свадьбы ему предстояло начать учебу в Пердью, и он отправился туда, чтобы подыскать жилье. Но нашел только комнату в цокольном этаже. Бетти сказала: ладно, мне все равно, поживем и в цоколе. Он ответил: да, но есть проблема. В комнате будет жить еще один парень - это был единственный способ получить ее, - но ничего, он будет приезжать в Митчелл как можно чаще, по выходным. Так и началась их семейная жизнь: он жил в Пердью, а Бетти со своими родителями в Митчелле. После окончания колледжа не стало легче. Гас приступил к обучению на военно-воздушной базе Рэндольф-Филд в Техасе. Бетти была беременна, а он получал во время учебы всего сто долларов в месяц, - так почему бы ей не пожить в Сеймуре, в Индиане, со своей сестрой? А он будет навещать ее при каждой возможности. Единственная трудность заключалась в том, что он не мог приезжать слишком часто, ведь проезд от Техаса до Индианы стоил очень дорого. Когда Бетти родила Скотта, их первого ребенка, у Гаса началась очень важная стадия подготовки, и он не мог приезжать в Индиану. Он позвонил ей и спросил, как ему поступить. Она ответила, что не стоит прерывать учебу. И он не видел своего первенца еще шесть месяцев. Такое случалось в армейской жизни, потому что парня в любой момент могли отправить за границу. Но его, Гаса, послали всего лишь в Аризону, на военно-воздушную базу Уильяме, для продолжения подготовки. В это время… Да, было чертовски трудно постоянно мотаться с юго-запада Штатов в Индиану, когда боевая подготовка в самом разгаре. А затем его *действительно*

послали за границу, в Корею, и Бетти снова осталась в Индиане. Корея! Он *любил* ее! Он так любил боевые задания, что, совершив сто вылетов, записался добровольцем еще на двадцать пять. Он хотел *остаться* там! Но эти ублюдки заставили его вернуться домой. Каким-то образом ему и Бетти удавалось справляться со всеми этими трудностями. Он часто ворчал на нее, она - на него, но у них не было серьезных ссор. По выходным Гас чаще всего летал по окрестностям, набирая летное время. Как же он отличался от других пилотов за этим столом, особенно от этого невероятного Гленна, который сидел рядом с ним и представлял собою изумительную картину Совершенного пилота, завернутого в кокон Домашнего очага, Бога и Флага!

Впрочем, трудно было понять, что же происходит на самом деле, ведь и Гленн никогда не стал бы проделывать эти фантастические номера, если бы каждый вопрос, который им задавали, не касался семьи, веры, движущей силы, патриотизма и так далее. И ни единого вопроса об их достижениях или опыте летчиков! Затем встал еще один репортер и попросил:

– Поднимите, пожалуйста, руку, если вы уверены, что вернетесь из полета.

Гас и другие за столом стали переглядываться, а затем начали поднимать руки. При этом каждый чувствовал себя полным идиотом. Если ты думаешь, что не вернешься, но стал, тем не менее, добровольцем, значит, ты дурак или сумасшедший. Они сидели с поднятыми руками, как школьники, переглядывались и смущенно улыбались. Наконец до них дошло. Этот вопрос о возвращении был завуалированной формой другого вопроса: не боитесь ли вы погибнуть? Именно это все время волновало публику. Вот что они действительно хотели узнать, все эти пучеглазые репортеры и их ворчащие, ползающие на корточках фотографы. Им было совершенно наплевать, кто перед ними - пилоты или нет. Да пусть хоть кавалеристы или акробаты. Главное в другом: эти семеро согласились забраться на верхушки ракет, которые всегда *взрывались!* Они храбрые юноши, готовые на самоубийство! Эти камикадзе собираются потягаться с русскими! И все вопросы о женах, детях, вере в Бога, побуждениях и Флаге… по сути были вопросами о вдовах и сиротах, о том, что говорит себе воин, отправляясь на задание, в котором ему предстоит умереть.

А этот человек, Джон Гленн, дал им ответ столь же сентиментальный, как и сам вопрос; Гас и остальные его поддержали. Следовательно, теперь все они станут начинкой самого большого куска «маминого пирога». И все это произошло за какой-то час. Они семеро сидели тут, как дураки, с поднятыми

руками, и смущенно улыбались. Но довольно скоро они справились со смущением и заметили, что Гленн поднял *обе* руки.

На следующее утро семь астронавтов «Меркурия» стали национальными героями. Без преувеличения, хотя они всего лишь показались на пресс-конференции, и ничего более, все уже знали, что они - самые храбрые люди Америки. Проснувшись, они обнаружили огромное количество хвалебных отзывов в прессе - как в изысканнейших изданиях, так и в бульварных газетках и по телевидению. Даже на Джеймса Рестона из «Нью-Йорк Таймс» пресс-конференция и вид семерых храбрецов произвели такое сильное впечатление, что его сердце, как он признавался, теперь билось немного чаще. «Мы смотрим на них с волнением, - писал он, - не потому, что они сказали что-то новое, а потому, что они говорили о старых добрых вещах с такой убежденностью… Они говорили о долге, вере и стране, словно пионеры Уолта Уитмена… Наш город очень циничен, но никто, уходя с пресс-конференции, не глумился над храбростью и идеализмом этих молодых людей». Мужская храбрость, нужная вещь, Эффект нимба с дьяконом Гленном во главе хора, поющего «аллилуйя», подействовали на всех. Теперь Гас и другие, кто возмущался, что их не считают отличными пилотами, могли успокоиться. Все без исключения газеты и радиостанции подробно освещали их биографии, создавая вокруг каждого ореол славы. Это требовало истинного журналистского таланта. Нужно было многое рассказать о карьере Джона Гленна, о его участии в двух войнах, о его пяти крестах «За отличный полет», о недавнем рекорде скорости, а также о боях Гаса и Уолли в Корее, о полученной каждом из них награде, о том, как Слейтон летал на бомбардировщиках во Вторую мировую, об истребителях, которые он помогал испытывать в Эдвардсе, и о тех, что Шепард испытывал в Пакс-Ривер. Затем надо было обойти тот факт, что Скотт Карпентер и Гордон Купер не участвовали в боях, как и Шепард, и ничем не отличились при испытаниях. Лучшим из семерых светловолосых парней выглядел Джон Гленн. У него был самый замечательный послужной список, его чаще всего цитировали, он оказался самым фотогеничным, и к тому же единственным пилотом морской пехоты в группе. Но золотая дымка окутывала и остальных астронавтов - лучших пилотов и самых храбрых людей в Соединенных Штатах. Сияющая аура окружала их всех.

Американская пресса, столь гордящаяся своей независимостью, напоминала огромное колониальное животное, состоящее из множества организмов, подчиненных единой нервной системе. В конце пятидесятых, как и в конце

семидесятых, это животное решило, что ко всем делам национальной важности следует подходить с *нужными эмоциями, подобающей сентиментальностью и приличествующим нравоучительным тоном,* а о любой информации, которая оскверняла этот тон и ослабляла чувства, следовало просто забыть. Со временем этот импульс животного принял форму возмущенного негодования по поводу коррупции, злоупотребления властью и даже незначительных этических грехов государственных чиновников. В апреле 1959 года животное проявляло пламенную патриотическую страсть по отношению к семерым летчикам-испытателям, которые согласились полететь в космос. В любом случае главная забота этого животного оставалась одной и той же: обеспечить публику, население, общество *правильными чувствами!* В этом смысле пресса являла собой законченный образец лицемерного джентльмена викторианской эпохи. Сентиментальные чувства, о которых в обычной жизни даже не вспоминали, становились обязательной частью публичных выступлений. Кстати, этот степенный джентльмен жив-здоров и поныне.

И все-таки, почему пресса поспешила *немедленно* сделать этих семерых героями? В то время на этот вопрос не могли ответить ни Джеймс Рестон, ни сами пилоты, ни кто-нибудь из НАСА, потому что само понятие давно уже было забыто и заброшено. И этим забытым понятием, оставшимся в суеверном прошлом, был *«поединок».*

Подобно тому как успехи Советов в запуске на земную орбиту спутников воскресили давно похороненные суеверия о могуществе небесных тел и страх того, что враг будет править на небесах, так и появление астронавтов и программы «управляемого космического корабля» вызвало к жизни одно из самых древних суеверий войны. Поединок был обычным делом во всем мире в дохристианскую эпоху, а в некоторых местах сохранился и в Средневековье. Самый сильный солдат одной армии сражался с самым сильным солдатом другой, и это заменяло битву между целыми армиями. В некоторых случаях в поединке сходились небольшие отряды воинов. Поначалу поединок вовсе не считался гуманной заменой резни. Это была лишь христианская интерпретация обычая, первоначально имевшего магическое значение. В древнем Китае перед боем сражались двое сильнейших воинов - это было «испытание судьбы», - а затем уже в битве сходились целые армии, воодушевленные или деморализованные исходом поединка. Перед первой битвой Мухаммеда в качестве воина-пророка, битвой при Бадре, трое сыновей Мухаммеда предложили

мекканцам выставить против них троих своих лучших солдат. Эти воины были убиты с соблюдением всех церемоний, после чего армия Мухаммеда истребила все войско мекканцев. В других случаях поединок улаживал дело, и полномасштабной битвы не происходило, как это случилось при столкновении армий вандалов и алеманов в Испании в V веке нашей эры. Они верили, что исход поединка предопределяется богами; следовательно, проигравшей стороне не имело никакого смысла вступать в бой. В ветхозаветной истории о Давиде и Голиафе говорится именно об этом - о поединке, деморализующем проигравшую сторону. Гигант Голиаф, в медном шлеме, кольчуге и узорчатых наголенниках, сильнейший среди филистимлян, предлагает израильтянам выставить против него своего бойца; суть предложения в том, что народ проигравшей стороны превращается в рабов победителей. Перед выходом на бой с Голиафом Давиду - неизвестному добровольцу-простолюдину - вручают богато украшенные доспехи самого царя Саула, хотя он и отказывается их надеть. Когда Давид убивает Голиафа, филистимляне воспринимают это как ужасное знамение и бросаются в бегство, их преследуют и истребляют.

Естественно, храбрецы, участвовавшие в поединках, пользовались совершенно особым положением и в армии, и в обществе: Давид получил место при царском дворе, а в конечном счете потеснил сыновей Саула и сам стал царем. Их почитали и восхваляли, о них слагались песни и поэмы, им предоставлялись всевозможные блага и почести, а женщины, дети и даже взрослые мужчины плакали в их присутствии. Частично это излияние чувств и внимания было обычной благодарностью людей героям, которые рисковали жизнью, чтобы защитить их. Но в этом заключался и определенный расчет. Постоянное бремя славы и почестей воодушевляло героев и постоянно напоминало им о том, что от их поведения в бою зависит судьба целого народа. В то же самое время - и это было немаловажно при столь рискованном занятии - бойцы окружались славой и почестями заранее, до поединка. В древних культурах они получали статус героев еще до того, как проливалась их кровь, и это был очень эффективный стимул. Каждый молодой человек, вступавший в войска, получал награды при жизни, до того, как уходил в бой.

Когда древняя магия ушла в прошлое, вера в поединок стала умирать. Появление современной высокоорганизованной армии вместе с концепцией тотальной войны, казалось, похоронили ее навсегда. Но изобретение атомной бомбы свело на нет идею тотальной войны. Неисчислимая мощь атомной и других изобретенных впоследствии бомб способствовала развитию новой

формы суеверия, основанного на благоговении, только уже не перед природой, как древняя магия, а перед технологией. Во время холодной войны мелкомасштабные соревнования снова обрели волшебную ауру «испытания судьбы», рокового предсказания о том, что случится, если начнется всеобщая ядерная война. Конечно, это было последствием запуска Советами на земную орбиту в октябре 1957 года «Спутника-1», могущественного и загадочного «Интеграла». Космическая гонка стала роковым испытанием и предзнаменованием всей холодной войны между сверхдержавами - Советским Союзом и Соединенными Штатами. Исследования показывали, что люди смотрели на соревнование в запуске космических аппаратов именно как на предварительное состязание непреодолимых разрушительных сил. Запуск «Спутников» драматизировал возможность запустить ядерные боеголовки на межконтинентальных баллистических ракетах. Но в это время новых суеверий драматическим смыслом наполнялось гораздо большее - вся технология, весь интеллектуальный потенциал двух наций и сила национального духа и чаяний. Джон Маккормак заявил в Палате представителей, что Соединенным Штатам грозит «гибель нации», если они не победят Советский Союз в космической гонке.

Следующим великим достижением должен был стать успешный запуск в космос первого человека. В Соединенных Штатах - никто не знал, что происходило в стране могущественного «Интеграла», - на людей, отобранных для этой исторической миссии, надевали древние мантии героев поединков давно забытых времен. В космосе им не придется сражаться - по крайней мере не сразу, хотя предполагалось, что это произойдет в течение ближайших лет. Но в любом случае они шли на смертельную дуэль в небесах. *(Наши ракеты всегда взрываются.)* Космическая война продолжалась. И эти люди рисковали жизнью ради своей страны, своего народа, они испытывали судьбу в поединке с могущественным советским «Интегралом». И хотя само архаичное понятие уже давно исчезло, они должны были получить весь почет, всю славу и статус героя поединка… *заранее.*

Так в середине двадцатого столетия забил громкий барабан воинских суеверий.

Это было прекрасно! Это было безумно! В мае парламентский комитет по науке и астронавтике, в который входил Маккормак, вызвал семерых астронавтов на закрытое заседание. И храбрые парни отправились в Капитолий. Совещание проходило как-то странно. Сразу стало ясно, что никто, начиная с председателя

комитета, члена Палаты представителей Овертона Брукса, не собирается ничего спрашивать у них и сообщать им. Конгрессмены высказывались примерно так: вы знаете, что занимаете выдающееся положение в нашей стране и в ее истории. Или же задавали вопросы, на которые приходилось отвечать хором. Сам Брукс сказал:

– Все вы, джентльмены, занимались в прошлом экспериментальными самолетами, не так ли? Вы знаете, что это такое. Вы знаете, что обращение с любой экспериментальной машиной требует определенного риска. Вы ведь понимаете это?

Затем он умоляюще смотрел на них до тех пор, пока они хором не начали тараторить: да, сэр; конечно, сэр; правильно, сэр. В этом было что-то на удивление бестолковое. Конгрессмены просто хотели их увидеть; они использовали свое положение, чтобы устроить личную аудиенцию, потаращиться на них из-за стола, стоявшего не более чем в метре от них, чтобы пожать им руки, побыть рядом с ними около часа, выкупаться в их волшебной ауре, почувствовать излучение нужной вещи, пожелать им удачи… И чтобы *заранее* внести свою долю в оказание чести им… нашим маленьким Давидам… Прежде чем они усядутся на ракеты, чтобы столкнуться с русскими, со смертью, огнем и осколками. *(Все наши взрываются!)*.

Чак Йегер от имени военно-воздушных сил выступал в Фениксе перед общественностью. Теперь в авиации уже не могли прославить подвиг Йегера, преодолевшего звуковой барьер. Выяснилось, что мало быть героем и рекордсменом, чтобы собрать хорошую прессу и получить ассигнования. Каким бы ты ни был пилотом, тебя теперь затмевали астронавты «Меркурия». И в самом деле, о чем сегодня в Фениксе местные журналисты хотели расспросить Чака Йегера? Правильно, об астронавтах. Одному из репортеров пришла в голову блестящая идея: спросить Йегера, не сожалеет ли он о том, что его не отобрали в астронавты. Йегер улыбнулся и сказал:

– Нет, не сожалею. Дело всей моей жизни - летать на X-1 и X-1A, и это даже больше того, о чем я мог бы попросить судьбу. А новые возможности - это для молодых парней. Так и должно быть. Кроме того, - добавил он, - я всю свою жизнь был пилотом, а в проекте «Меркурий» о полетах и речи нет.

О полетах и речи нет?…

Репортеры выглядели ошеломленными. Они не сразу поняли, что Йегер подверг сомнению два неоспоримых факта: во-первых, то, что семь астронавтов «Меркурия» отобраны как лучшие пилоты Америки; во-вторых, то, что они примут участие в самых дерзких полетах за всю историю Соединенных Штатов.

– Дело в том, - сказал Йегер, - что система «Меркурия» полностью автоматизирована. Садишься в капсулу - и больше от тебя ничего не требуется.

Вот это да!

– А первый полет, - заключил Йегер, - совершит обезьяна.

Обезьяна?…

Репортеры были шокированы. Слухи о том, что, прежде чем рисковать людьми, в суборбитальный и орбитальный полеты пошлют шимпанзе, оказались правдой. Но как это было сказано!… Что это, национальная ересь? Или что-то еще?

К счастью для Йегера, у этой истории не было продолжения. Пресса, этот вечный джентльмен-викторианец, просто не смогла переварить то, что он сказал. По радио тоже не делали никаких комментариев. Эта фраза появилась лишь в одной из местных газет, и все.

Но черт побери… Йегер сказал лишь то, что было ясно всем, кто летал на ракетных самолетах в Эдвардсе. Все подразумевали, что астронавты «Меркурия» станут первыми людьми, летавшими на ракетах. Но сам Йегер проделывал это больше сорока раз. Как и пятнадцать других пилотов, которые достигли скоростей, в три раза превышающих скорость звука, и высоты 126 тысяч футов - почти двадцать пять миль. И это было только начало! В июне 1959 года Скотт Кроссфилд должен был приступить к испытаниям X-15, на котором пилот *(пилот,* а не пассажир) мог подняться на высоту свыше пятидесяти миль, в космос, на скорости, приближающейся к 7 Мах.

Все это были факты, абсолютно очвидные для каждого, даже для людей, ничего не знавших о полетах; определенно все должны были усвоить, что человек в проекте «Меркурий» - скорее объект исследования, чем пилот. Двое из отобранных кандидатов даже не занимались летной эксплуатацией. Среди семерых был один отличный летчик-испытатель из Эдвардса, Дик Слейтон, но он никогда не участвовал в каких-нибудь серьезных проектах вроде серии «X». Другой пилот военно-воздушных сил, Гриссом, был направлен в Райт-Паттерсон, но занимался там лишь второстепенной испытательской работой. Двое парней из флота, Шепард и Ширра, были хорошими, опытными тест-пилотами, надежными людьми, но в Эдвардсе они никак не отличились. Гленн сделал себе имя, установив рекорд скорости на F8U, но не проводил серьезных летных испытаний - по крайней мере, по стандартам Эдвардса. Так о чем можно говорить? *Естественно,* они не стали искать семерых лучших пилотов, ведь о полетах и

речи не шло!

Наверняка со временем об этом узнал бы каждый… но не сейчас. Здесь, в Эдвардсе, парни могли слышать, как содрогается земля. Внутри невидимой пирамиды что-то менялось. Земля по-прежнему дрожала, а семь новичков почему-то стали считаться лучшими в авиации, хотя не сделали совершенно ничего, лишь выступили на пресс-конференции.

далее
в начало
назад

6. НА БАЛКОНЕ

С самого начала слово «астронавт» наделялось невероятно важным смыслом. Настолько важным, что для астронавта стало бы искушением судьбы именовать себя этим словом, хотя именно так официально называлась его работа. Других тоже нельзя было называть астронавтами. Вы никогда не могли сказать что-нибудь типа «Я займусь этим вместе с другими астронавтами». Следовало говорить: «Я займусь этим вместе с другими парнями» или «другими пилотами». Если человек называл себя астронавтом, это звучало так, как если бы боевой ас назвал себя боевым асом. Слово «астронавт» наделялось столь серьезным смыслом, словно оно было почетным титулом вроде «чемпиона» или «суперзвезды» либо одной из бесчисленных *привилегий,* которые давал проект «Меркурий».

И речь шла не просто о привилегиях в грубом смысле. Здесь было все, что вам нужно, включая и вещи, полезные для души. Вы на долгое время погружались в тренировки, в блаженную суровую изоляцию, в царство Низкой арендной платы, в обстановку, напоминавшую священный Эдвардс в старые добрые дни Х-1, с тем же пионерским духом, который нельзя приобрести за деньги. И точно так же все работали без устали по многу часов, и звание ничего не значило, и у людей даже не возникало желания время от времени собираться и жаловаться на работу правительства.

А потом, как раз тогда, когда вы входили в славное состояние здорового изможденья от работы, вас вытаскивали из блаженной изоляции и отправляли на тот самый балкон, о котором втайне мечтали все летучие жокеи, - тот самый, на котором ты стоял перед толпой, как Папа Римский, и… это действительно происходило! Народ Америки добрых полчаса кричал вам приветствия, а потом вы возвращались в свою благородную изоляцию и снова работали или совершали несколько квалификационных заездов, чтобы установить священные координаты жизни летучего жокея, которыми являлись, конечно же, полет-и-выпивка, выпивка-и-автомобиль и все прочее. Эти вещи, за исключением первой - полета, вполне можно было вписать в великий план проекта «Меркурий». Отсутствие времени для полетов тревожило, но остальное существовало в таком избытке, что сначала было даже трудно сосредоточиться. Любой человек, которого не перебрасывали постоянно из группы в группу, чтобы не слишком туго завинчивать отлаженный механизм подготовки и поддерживать, говоря словами Ширры, «ровное напряжение», оказывался в настоящем Пилотском раю.

Но даже тот редкий пилот, который сторонился этих дешевых удовольствий, как, например, дьякон Джон Гленн, получал множество *привилегий,* помогавших сбросить напряжение от тяжелой работы и всеобщего обожания.

Конечно, все они следили за Гленном. Его поведение постоянно напоминало им о правилах игры. И всех, за исключением Скотта Карпентера и, возможно, еще одного пилота, поведение Гленна раздражало.

Их семерых разместили на военно-воздушной базе Лэнгли, в округе Тайдуотер, в Вирджинии, на Джеймс-ривер, примерно в ста пятидесяти милях на юг от Вашингтона. Лэнгли была экспериментальным отделением бывшего НАКА, а теперь стала штаб-квартирой оперативной группы НАСА, работавшей на проект «Меркурий». Каждое утро можно было видеть, как Джон Гленн, вставший ни свет ни заря, совершает пробежку. Он бегал по круговому проезду, у квартир холостых офицеров, одетый в спортивный костюм. Его веснушчатое лицо краснело и блестело от пота, он пробегал милю, две, три - этому не было конца - на виду у всех. Это раздражало, потому что казалось совершенно не нужным. Каждый из них должен был, по указанию врачей, заниматься физическими упражнениями не меньше четырех часов в неделю, но это были только слова. Медперсонал, занятый в проекте «Меркурий», состоял главным образом из молодых военных врачей; некоторые из них были слегка ошеломлены важностью своей миссии. И они вовсе не собирались вызывать астронавта на ковер и требовать, чтобы он отчитался за эти самые четыре часа. А племя летучих жокеев помещало физические упражнения в самые нижние строчки списка того, что составляло нужную вещь. Они наслаждались грубым животным здоровьем, подвергая свои организмы страшным испытаниям, часто в виде ночного пьянства и последующего ужасного похмелья, но все равно держались как чемпионы. («Я бы тебе этого не советовал, но так *нужно* - это доказывает, что у тебя, несчастный сопляк, есть нужная вещь».) Большинство из них соглашалось с Уолли Ширрой, который утверждал, что любые виды физкультуры, не приносящие удовольствия, например водные лыжи или гандбол, вредят нервной системе. А тут этот Гленн всем мозолит глаза своей утренней пробежкой, словно готовится выступать в чемпионате.

Однако славный морской пехотинец совершал пробежки не поэтому. Вовсе нет. У всех остальных семьи находились здесь же, в Лэнгли, или в ее окрестностях. Гордон Купер и Скотт Карпентер жили со своими семьями на базе, на квартирах - в обычном дряхлом многоквартирном доме для младших офицеров. Уолли

Ширра, Гас Гриссом и Дик Слейтон жили в довольно мрачной новостройке с другой стороны аэропорта Ньюпорт-Ньюз. Новостройка была обнесена оштукатуренной стеной, покрашенной в цвет под названием «мрачная охра». Алан Шепард, с тех пор как его отобрали для проекта «Меркурий», жил с семьей немного дальше, в Вирджиния-Бич. Но Гленн… Его семья находилась в ста двадцати милях отсюда, в Арлингтоне, в Вирджинии, за Вашингтоном. В Лэнгли он обитал в квартирах холостых офицеров и совершал пробежки по круговой дорожке. Гленн мог бы, удалившись от домашнего очага, погрузиться в выпивку-и-автомобиль и прочее. Но он был не такой человек. Гленн жил в пустой комнате, где не было ничего, кроме узкой кровати, обитого стула, небольшого письменного стола, лампы, Библии и книг по астрономии, физике и машиностроению. По выходным он честно уезжал домой к своей жене Энни и детям на древнем «принце» - настоящей побитой развалине примерно четырех футов в длину, выдававшей от силы сорок лошадиных сил. Это был самый жалкий и самый неуправляемый автомобиль из всех официально закрепленных за боевыми летчиками в Америке. Пилот со здоровыми инстинктами, с истинной преданностью священным координатам либо имел, либо всем сердцем желал завести «корвет», как у Алана Шепарда, или «триумф», как у Уолли Ширры, то есть спортивный или какой-нибудь скоростной автомобиль. На нем можно было даже без достаточного опыта рисковать жизнью несколько раз в неделю, когда пилот достигал фазы «автомобиль» в системе священных координат, что было неизбежно для каждого, кроме Джона Гленна. Но этот любитель шоу… Он даже молился на публике. Он казался среди них летучим монахом, или что там было у пресвитерианцев вместо монахов. Короче, святым. Или аскетом. Или просто деревенским парнем, любителем ячменных лепешек.

Джон Гленн, как добрый пресвитерианин, знал, что молитва на публике ничуть не оскорбляет его веру. Вера даже поощряла это, ведь молитва подавала людям здоровый пример. Джон Гленн не чувствовал ни малейшего неудобства из-за того, что в послевоенной Америке добродетель вышла из моды. Порой казалось, что ему доставляет удовольствие шокировать окружающих своей чистой жизнью. Даже девятилетним мальчишкой он останавливал игру в футбол, чтобы дать нагоняй своему приятелю, который говорил «черт побери!» или «дерьмо», если они проигрывали. Такое поведение было необычно даже для городка, где Гленн вырос - Нью-Конкорда в штате Огайо, - не говоря уже о других местах. Нью-Конкорд был одним из тех многочисленных городов Америки, корни которых забылись во

время всеобщей амнезии. Он возник как религиозная община. Сто лет назад любой житель Нью-Конкорда, мечтавший стать владельцем продуктовой лавки или кем-то еще солиднее, присоединялся к пресвитерианской церкви, и в двадцатых-тридцатых годах там еще чувствовался живой благоговейный дух пресвитерианства. Отец Гленна служил пожарным на железной дороге и исправно ходил в церковь. Мать много работала и тоже регулярно посещала церковь. А Гленн учился в воскресной школе и ходил в церковь, где выслушивал сотни бесконечных пресвитерианских молитв. Церковь, вера и чистая жизнь шли ему на пользу. Не существовало никакого противоречия между пресвитерианской верой и амбициями, даже столь высокими, которые могли бы угодить невидимому «я» летучего жокея. Хороший пресвитерианин судил о своей *избранности* Богом и небесным воинством по своим успехам в этой жизни. Таким образом, пресвитерианство прекрасно подходило людям, собиравшимся преуспеть и в этом мире, и на небесах. А Джон Гленн, с его веселым веснушчатым лицом деревенского парня, был столь же честолюбив, как и любой другой пилот, волочивший необременительную ношу своего самолюбия вверх по пирамиде.

Гленн продолжал бегать в спортивном костюме по дорожке перед квартирами холостых офицеров на военно-воздушной базе Лэнгли, и его действительно ничуть не волновало, что большинству пилотов это может не нравиться. Бег был ему полезен по нескольким причинам. Он был старше других парней, и в тридцать семь лет ему приходилось прикладывать дополнительные усилия, чтобы показать, что он в отличной форме. Кроме того, у него имелась склонность к полноте. У него была среднеразвитая мускулатура и очень маленькие кисти. Но ноги его были огромные - настоящие бочонки, мускулистые и мясистые одновременно, и в области бедер откладывался жирок. Когда его отобрали для участия в проекте, он весил семьдесят четыре килограмма, и ему не помешало бы сбросить килограммов шесть или даже больше. А что касается его жизни в холостых квартирах… Почему бы и нет? Они с Энни купили дом в Арлингтоне, потому что там были отличные бесплатные средние школы для детей. Зачем снова перевозить их, когда половину времени он будет проводить в дороге и, вероятно, сможет видеть их только по выходным?

А если кому-то кажется, что он живет, как монах… Что ж, его это не слишком-то задевало. Соревнование есть соревнование, и нет нужды притворяться, что его не существует. У него уже имелось одно преимущество перед другими шестью парнями: его летный рекорд и то, как он завладел вниманием прессы. Он готов

был выдавать по сто десять процентов на всех фронтах. Требуется четыре часа дополнительных физических упражнений в неделю - ладно, дадим восемь или двенадцать. И пусть остальные думают что хотят - он был абсолютно искренен в своем поведении.

Каждый участник «Меркурия», как и всякого нового проекта, хотел стать пилотом, которому доверят совершить первый полет. Во время летных испытаний это означало, что начальство смотрит на тебя как на человека, у которого есть нужная вещь, для того чтобы бросить вызов неизвестности. А в проекте «Меркурий» первый полет должен был стать, к тому же, самым выдающимся в истории. Гленну сказали, что первый полет будет суборбитальным. Они должны совершить десять-одиннадцать суборбитальных полетов на высоте примерно сто миль - на пятьдесят миль выше общепризнанной границы между атмосферой и космосом. На орбиту выйти не удастся, потому что используемые ракеты «Редстоун» не могут выработать достаточно энергии, чтобы вывести капсулу на орбитальную скорость - примерно восемнадцать тысяч миль в час. Капсула поднимется и спустится по большой дуге, как артиллерийский снаряд. Когда она достигнет вершины этой дуги, астронавт испытает минут на пять состояние невесомости. По плану эти суборбитальные полеты должны были начаться в середине шестидесятых годов, и все семеро пилотов думали только о них.

Конечно, выйти на земную орбиту и еще дальше в космос предстояло другим людям. Но их, в свою очередь, будут отбирать из числа тех, кто совершил первые суборбитальные полеты. Так что весь мир запомнит именно первого астронавта. А когда человек это понимает, то ему нечего стесняться и упускать открывающиеся возможности. Гленн не забывал об этом и всегда ждал, когда сияющий вокруг него ореол заметят. В Корее, поддерживая с воздуха сухопутные части морской пехоты, он пришел к выводу, что самое главное сейчас - поступить в истребительный эскадрон военно-воздушных сил, как Ширра, и сражаться в небе у реки Ялу. Получив назначение, он сбил в последние несколько дней войны три MiGa. Когда война закончилась, Гленн понял, что открывается новое поле деятельности - летные испытания, - пошел прямо к начальству и попросил направить его в школу летчиков-испытателей на военно-морской базе Патьюксент-Ривер, что и было сделано. Он прослужил там лишь три года, когда решился на свой трансконтинентальный перелет на F8U. Он сам продумал план полета, который стал самым знаменитым за всю историю морской пехоты! Хотя все знали, что это возможно, но никто никогда не пытался совершить непрерывный трансконтинентальный перелет

на средней скорости выше 1 Мах. Гленн разработал всю схему, включая воздушные рандеву с тремя заправочными самолетами АЛ, - ему нужно было снижаться до высоты двадцать две тысячи футов, чтобы встретиться с ними. Полет он совершил 16 июля 1957 года, преодолев расстояние от Лос-Анджелеса до летного поля Флойд-Беннет в Нью-Йорке за три часа двадцать три минуты. Ходили слухи, что он потеснил нескольких летчиков, которые гораздо лучше управлялись с F8U, и так далее, и тому подобное. Но это была его идея! И он ее осуществил! Если бы он не пробивался вперед, то всего этого вообще бы не случилось. В 1958 году ему стало понятно, что вся армия работает над проблемами управляемого космического полета. Проекта «Меркурий» еще не существовало, и имен будущих руководителей космической программы никто не знал. Глупо было бы ожидать, что главная роль в этом деле достанется морской пехоте. И Гленн устроился в Бюро по аэронавтике при военно-морском флоте. Он добровольно участвовал в испытаниях центрифуги в Джонсвилле, в Пенсильвании, выдерживая серьезные перегрузки, связанные с космическими полетами. В марте 1959 года, спустя месяц после того как их семерых отобрали в астронавты, он в качестве представителя Бюро по аэронавтике при Наблюдательном совете НАСА посетил авиастроительный завод Макдоннелла в Сент-Луисе, где следил за процессом производства капсулы «Меркурия». Он не знал, почему отобрали именно их семерых… но, как бы то ни было, это не уменьшало его шансов.

Теперь ставки снова выросли, и ничто не мешало ему стать первым человеком в космосе. НАСА, конечно же, было все равно, кто победит русских - он или любой другой американец. Но в Гленне росло радостное возбуждение, которое помогало ему выдержать эти пробежки по обсаженной соснами дорожке в Тайдуотере, штат Вирджиния. Это был тот самый *esprit* - обычно называемый патриотизмом, но лучше всего передаваемый выражением *joie de combat,* - который царил в годы Второй мировой, а также (среди пилотов и только среди них) во время корейской войны. Проект «Меркурий» официально считался гражданским предприятием. Но Гленн разглядел в нем новую отрасль военного дела. Они, все семеро, по-прежнему служили в армии и получали офицерское жалование, хотя и ходили в гражданском. А весь проект окружала боевая атмосфера настоятельности и первостепенной важности. И в этой новой сфере военного дела *никто не был выше тебя по званию.* Это было слишком хорошо, чтобы быть правдой.

По плану проекта они подчинялись Роберту Гилруту, руководителю новой Космической оперативной группы, а тот, в

свою очередь, подчинялся сенатору Хью Драйдену, администратору из НАСА. Гилрут был превосходным инженером и хорошим человеком. Он *написал* первое научное исследование технических характеристик самолета - «Требования к удовлетворительным летным качествам самолетов» (отчет НАКА № 755, 1937 год), ставшее классическим. Крупный лысый застенчивый человек с пронзительным голосом. Совсем недавно он руководил в НАКА Отделом по разработке беспилотных летательных аппаратов, который проводил эксперименты с беспилотными ракетами. Гилрут не привык общаться с военными, и уж тем более с честолюбивыми пилотами. Среди инженеров он был гением, но не мог взять семь восходящих звезд, внезапно ставших самыми знаменитыми пилотами Америки, и превратить их в команду Боба Гилрута.

Они были столь знамениты, их так почитали и постоянно дергали по всяким пустякам, что в этой новой отрасли военного дела им не было равных. Всюду, где бы они ни появлялись, люди бросали все свои дела и смотрели на них этим особым взглядом, полным благоговения и сочувствия. Сочувствия - потому что все *наши ракеты взрываются.* Это был прекрасный, дружелюбный, теплый взгляд - все правильно, - но все же в нем заключалось что-то странное. Словно это была сияющая улыбка сквозь слезы - слезы и радость вместе. Раньше в Америке так никто не смотрел: этот взгляд вернулся из первобытного прошлого. Это была улыбка, полная почтения и изумления - перед такой храбростью! - улыбка, которой одаряли участников поединков заранее, до боя.

Что ж… Гленн был готов, готов к *избранию;* он был готов первым полететь в космос, к чему его обязывали эти сияющие лица, этот почет и уважение.

Среди людей, смотревших на них этим особым взглядом, полным преданности, был Лео де Орси, юрист из Вашингтона. Уолтер Бонни - офицер НАСА по связям с общественностью, который устроил пресс-конференцию, - увидел, какое безумие овладело прессой, и заключил, что парням в их новой роли знаменитостей нужна профессиональная помощь. Он обратился к де Орси, который был специалистом по налогам. Гарри Трумэн однажды даже подумывал сделать его главой Международной таможенной службы. Де Орси представлял многих знаменитостей шоу-бизнеса, включая Артура Годфри, друга президента Эйзенхауэра. Итак, они всемером отправились на обед с де Орси в отдельном кабинете в «Кантри-клаб», недалеко от Вашингтона. Де Орси оказался приятным джентльменом с небольшим круглым животиком и в довольно крикливой одежде. У него было несколько угрюмое выражение лица, а вел он себя так, как и

полагается человеку, близкому к Бонни. Он сказал, что готов представлять их интересы, и добавил:

– Я настаиваю лишь на двух условиях.

Ну вот, началось, подумал Гленн.

– Во-первых, - сказал де Орси, - я не приму гонорара. А во-вторых, не нужно возмещать мне расходы.

Он еще на мгновение задержал на лице угрюмое выражение, а потом улыбнулся. И все стало на свои места. Он был совершенно искренен. Ему доставляло огромную радость просто помогать им. Он не знал, чем им угодить. Так все и пошло с того вечера. Внимательность и щедрость Лео де Орси просто не знали границ.

Де Орси предложил продать авторские права на их биографии тому из издателей, кто предложит самую высокую цену. Бонни был уверен, что президент и НАСА это разрешат, потому что военные уже заключали подобные сделки после Второй мировой войны, в том числе и сам Эйзенхауэр. Для НАСА главным здесь могло стать то, что если они семеро продадут авторские права одной организации, то тем самым получат естественную защиту от бесконечных расспросов и докучливых приставаний остальных журналистов и смогут как следует сосредоточиться на подготовке.

И действительно, в НАСА и Белом доме одобрили идею, и де Орси начал торговаться с журналами, установив начальную цену в пятьсот тысяч долларов. Единственное серьезное предложение - пятьсот тысяч - поступило от журнала «Лайф», и де Орси заключил сделку. У «Лайфа» был отличный прецедент, который и подстегнул к принятию решения. Мало кто об этом помнил, но в свое время «Нью-Йорк Таймс» купила авторские права на биографию Чарльза Линдберга перед его знаменитым трансатлантическим перелетом в 1927 году. И от этого выиграли обе стороны. Купив исключительные авторские права, «Таймс» посвятила Линдбергу первых пять страниц в день перед полетом и шестнадцать - после его возвращения из Парижа. А все остальные крупные газеты просто не могли выдержать конкуренции. За авторские права на собственные биографии и биографии своих жен астронавты получали от «Лайфа» пятьсот тысяч долларов, которые делили между собой поровну. Каждая семья получала около двадцати четырех тысяч в год, а всего за три года, на которые был рассчитан проект «Меркурий», каждому полагалось примерно по семьдесят тысяч долларов.

Младшим офицерам, которые вместе с женами и детьми перебивались на пять-восемь тысяч долларов годового жалования (плюс две тысячи на квартплату и питание и чуть более полутора

тысяч за дополнительные полеты), эта сумма поначалу казалась просто невообразимой. Конечно, они получат ее не сразу, но… *Привилегии есть привилегии.* Кадровый офицер и его семья мирились со многим, понимая, что, когда придет время привилегий, их можно будет получить и поделить. Это было частью неписаного договора. Сделка с «Лайфом» даже защищала их от возможности того, что их личные биографии станут уж слишком личными. Тексты, хотя и написанные журналистами «Лайфа», будут идти от первого лица, и под ними будут стоять их подписи: «Гас Гриссом», «Бетти Гриссом»… - к тому же любую фразу они могут выкинуть по своему усмотрению. То же право сохранится и за НАСА. Теперь ничто не мешало парням стать такими, какими они выглядели на первой пресс-конференции: семь верующих патриотов из небольших протестантских городков, семь хороших семьянинов с превосходной поддержкой на домашнем фронте.

Летом 1959 года дела с «Лайфом» и другими изданиями шли просто превосходно. Американцы, казалось, получали огромнейшее удовольствие от того, что астронавты перевернули обычные представления о волшебстве с ног на голову. Все считали - и пресса всячески это подчеркивала, - что семь астронавтов стали величайшими пилотами и самыми храбрыми людьми в Америке именно благодаря всем обстоятельствам своего прошлого: маленьким городкам, протестантским ценностям, крепким семьям и простой жизни. Генри Льюс, основатель «Лайфа» и босс из боссов, в отношениях с астронавтами не играл значительной роли - за исключением денежных вопросов, - но все же пришел взглянуть на *своих мальчиков.* Льюс был ярым пресвитерианином, а астронавты казались самим воплощением пресвитерианства. Но это не было все же «американским деревенским чудом». Моральный облик астронавта сформировал Джон Гленн на первой пресс-конференции. Остальные все время дипломатично помалкивали. Все - от Льюсов и Рестонов до прессы, этого вездесущего Викторианского Джентльмена, - видели в астронавтах семь кусков одного и того же пирога, пирога мамочки Джона Гленна, из здоровых деревень американской глубинки. Этот Джентльмен думал, что видит перед собой семерых Джонов Гленнов.

Из семерых героев ярче всего сиял свет Джона Гленна. А наименее заметным, очевидно, был Гордон Купер - худощавый, на вид простодушный, по-домашнему милый парень. Он родился в Шоуни, в штате Оклахома. У него был настоящий оклахомский тягучий говор. Кроме того, Купер был самым молодым из семерых - ему исполнилось тридцать два года. Он никогда не участвовал в

боях, да и в Эдвардсе не показал ничего выдающегося как летчик-испытатель. Скотт Карпентер, правда, поднялся по гигантскому зиккурату не выше Гордона Купера, но с сожалением говорил о своем относительном недостатке опыта в реактивных полетах. Купера же все это ничуть не расстраивало, что и раздражало некоторых парней, особенно Гаса Гриссома и Дика Слейтона.

Гриссом и Слейтон стали близкими друзьями практически с первого же дня, как их отобрали в астронавты. Они были вылеплены из одного и того же теста. Слейтон вырос на ферме на западе Висконсина, неподалеку от городка Спарты и национального парка Элрой. Он был выше и крепче Гриссома, довольно симпатичный и достаточно умный, раз уж ему пришлось побывать в тундре. Когда речь заходила о полетах, он не стеснялся в выражении чувств, просто излучал уверенность, остроумие, обаяние и проницательность. Но в других ситуациях ему, как и Гриссому, не хватало терпения соблюдать приличные манеры и поддерживать пустой светский разговор; как и Гриссом, он начинал смотреть перед собой непроницаемым пустым взглядом, словно перед лицом его проплывала холодная северная протестантская туча первородного греха. Дик начал летать во Вторую мировую войну, когда военно-воздушные силы были еще частью армии. А в армии постоянно попадались люди, говорившие на армейском жаргоне - языке, в котором было около десятка существительных, пять глаголов и одно прилагательное, или причастие, или что-то еще. Всегда можно было услышать, как разговаривают двое славных парней из Валдосты или Оилвилла:

– Я ему говорю: если попробуешь меня нае…ть, я дам тебе пинка в твою гребаную задницу.

– Ни хрена!

–Так вот, меня нае…ли, и я дал ему пинка в гребаную задницу.

– Ну ты даешь!

– А теперь они мне говорят, что кинут мою задницу в е… тюрьму! Знаешь что? Они меня все же нае…ли!

– Хорошо сказано, Бобби.

Теперь, когда Дик внезапно стал знаменитостью, знавшие его люди приходили в ужас всякий раз, когда он оказывался возле микрофона. Они боялись, что он заговорит на армейском жаргоне во время телетрансляции и выжжет мозги половине населения США. По правде говоря, Дик действительно был резковат. Но в книге Гаса он был описан как превосходный парень. В Лэнгли они жили по соседству - через две двери, - оба ездили по выходным домой и обычно делали что-нибудь вместе: отправлялись на охоту или, одолжив на базе Т-33, совершали маршрутные полеты,

сменяя друг друга за приборами. Порою они улетали в Калифорнию и возвращались обратно, за все время обменявшись от силы сорока фразами, но у обоих оставалось ощущение, что они вели оживленный и глубокий разговор.

Всего пару лет назад в Райт-Паттерсоне Гас и Гордо - так называли Гордона Купера - были закадычными друзьями, любившими полетать на выходных. Потом Гордо перевели в Эдвардс, где в то время служил Дик Слейтон. Теперь они втроем находились в одном корпусе - этом необычном новом корпусе астронавтов; и когда по ночам слышался тягучий оклахомский говорок Купера, в них просыпалась ярость. Иногда, в субботу вечером, они все вместе заходили к кому-нибудь в гости, и Купер начинал рассказывать о чем-либо удивительном, что случилось с ним, когда он испытывал F-106B или любой другой истребитель в Эдвардсе. И тогда кто-нибудь не выдерживал и говорил: «Я расскажу вам, что Гордо делал в Эдвардсе. Он занимался *техникой».* Причем слово *«техника»* произносилось так, будто Гордон был интендантом, табурмажором или капелланом.

Дик Слейтон гордился тем, что в Эдвардсе он занимался самым главным - летной эксплуатацией. Такие, как он, пилоты, «выдавливали оболочки» новейших самолетов, самыми последними из которых были истребители серии «Сенчури», в том числе и F-106B. На нем летал и Гордон, но быть инженером значило быть неудачником. Гас и Гордо оставались друзьями и даже иногда устраивали гонки на автомобилях, а позже и на скоростных катерах. Гордон был дружелюбным и беззаботным парнем и не мог не нравиться. Но порою его небылицы приводили Гаса в ярость.

И все это ничуть не расстраивало Гордо! Он, похоже, не обращал на реакцию слушателей никакого внимания. Он продолжал болтать, растягивая слова, словно был круче всех. Он постоянно и повсюду хвастался, и окружающие не понимали его… как и систему оплаты полетов.

Даже Гас не понимал Купера. Но у Гордо если и были слабые струнки, то лишь слабости пилота, решительно прокладывающего путь вверх, по могущественному зиккурату. В самом деле, почему бы ему не стать лучшим среди семи астронавтов? Еще не поздно! Ему всего тридцать два. В нем пылает честолюбие летучего жокея. Купер, как и все прочие, знал, что в Эдвардсе считалось гораздо престижнее испытывать истребители, чем быть инженером. Но он занимался техникой, и чувствовал себя на своем месте. Если вы летчик и при этом техник, то можете увидеть проект с двух сторон - со стороны администрации и со стороны тест-пилота. Как будто вы руководите проектом и при этом еще и летаете…

Непробиваемая самоуверенность Купера основывалась главным образом на том, что он являлся «самородком, родившимся за рулем», как было принято говорить. Когда дело доходило до явного апломба в обращении с крылатым аппаратом, никто из астронавтов, вероятно, не мог его превзойти. Его отец был полковником авиации, кадровым офицером, и Купер начал летать, когда ему еще не исполнилось шестнадцати. Со своей женой Труди он познакомился на базе Хикам-Филд, когда поступил в Гавайский университет. Она тоже была пилотом. Летать для Купера было как дышать. Казалось, он оставался совершенно невосприимчивым к обычным опасностям, подстерегавшим во время полетов; во всяком случае, он вел себя в небе абсолютно спокойно. За всю свою карьеру летчика он ни разу не испытывал мучительных сомнений. Все, что нужно, он получит - это лишь вопрос времени. В этом он был убежден.

Когда в Лавлейсе и Райт-Паттерсоне начались тесты по отбору астронавтов… что ж, все стало очевидным. Наступил его черед. И он ничуть не сомневался в том, что его выберут. А недостаток рекомендаций его вовсе не беспокоил. Его выберут! Он это знает! Когда дело доходило до чего-нибудь вроде суровых проверок физической формы, он легко справлялся с ними и только подмигивал с видом знатока. А пройтись по коридору с зарядом бария внутри - что ж, он считал это сознательным тестом на стресс. Ничего страшного, если вы понимаете смысл тренировки. Стресс? Гордо был настолько расслаблен, что психологи, проводившие тесты на стресс в Райт-Паттерсоне, едва могли в это поверить. А когда тесты завершились, Купер заявил своему командующему офицеру в Эдвардсе, чтобы тот подыскал ему замену - он собирается стать астронавтом. И это было еще за месяц до того, как действительно начался отбор.

Оказалось, что Купер вовсе не такой наивный и простодушный, как думали некоторые. С самого начала психологи НАСА задавали кандидатам в астронавты множество вопросов об их семейной жизни. И вовсе не в целях установления связей с общественностью: просто в психологии полетов существовала хорошо известная теория, согласно которой супружеские разногласия являлись главной причиной ошибочного поведения пилотов и часто приводили к фатальным последствиям. Здоровые инстинкты кадрового офицера заставляли Купера отвечать, что его семейная жизнь с Труди и детьми очень благополучная, просто прекрасная со всеми вытекающими последствиями. В это было довольно трудно поверить, поскольку Купер и Труди жили не в одном доме и даже не на одной широте. Они разъехались: Труди и дочери жили

возле Сан-Диего, а он остался в Эдвардсе. Стало ясно, что наступило время примирения. Купер тут же отправился в Сан-Диего. Он много говорил с женой об их раздельном проживании, о своих перспективах в НАСА, и так далее… Как бы то ни было, Труди с двумя детьми вернулась в Эдвардс. Они снова зажили под одной крышей. Купер опять стал воплощением американской мечты - перед последним этапом отбора, - и никто в НАСА ни о чем не догадался.

После того как Купера выбрали, журналисты из «Лайфа» зацепились за то, что он был менее опытным, чем большинство других астронавтов. Купера это ничуть не смутило. Гордо заявил, что он, к тому же, самый молодой из всех и, вероятно, станет единственным из них, кто полетит на Марс.

То, что действительно несколько расшатывало уверенность Купера в себе, касалось связей с общественностью: рекламная шумиха, поездки туда-сюда, во время которых всякие местные авторитеты усаживали тебя во главе стола, хлопали по спине и просили встать и «просто сказать несколько слов». Поездки эти были главным образом в те города, где производились компоненты для «Меркурия», например в Сент-Луис, где на заводе Мак-доннелла делали капсулу, или в Сан-Диего, где строили ракету «Атлас». Сент-Луис, Сан-Диего, Эйкрон, Дейтон, Лос-Анджелес - и всегда кто-нибудь хотел, чтобы ты «просто сказал несколько слов».

Именно в таких случаях становилось абсолютно очевидно, что семеро американских астронавтов -совершенно разные люди. Гленн, похоже, принял правила игры. Ему всегда не хватало улыбок и рукопожатий, и у него всегда были наготове эти самые «несколько слов». Более того, вернувшись в Лэнгли, он отправлял открытки рабочим, с которыми встречался на сборочных предприятиях, и скупо хвалил их, словно они трудились над проектом вместе, были партнерами в этой великой авантюре, и он, астронавт, никогда не забудет сияющую физиономию сварщика. Идея, поддерживаемая НАСА, состояла в том, что астронавт должен оказывать влияние на всех поставщиков: это обеспечивало безопасность, надежность и эффективность работы.

Как ни странно, но это действовало. Когда Гас Гриссом отправился в Сан-Диего на завод компании «Конвэйр», где работали над ракетой «Атлас», ему пришлось гораздо тяжелее, чем Куперу. Уговорить Гаса «просто сказать несколько слов» - это было все равно что вручить ему нож и попросить вскрыть главную вену. Но сотни рабочих собрались в главном зале завода, чтобы увидеть Гаса и остальных шестерых; они лучезарно улыбались. Заводское начальство произнесло несколько слов, потом сказать

несколько слов предложили астронавтам, и, когда очередь дошла до Гаса, он вдруг впал в оцепенение. Он открыл рот и выдавил из себя: «Ну… работайте как следует!» Это было ироническое замечание, подразумевавшее продолжение: «…потому что именно моя задница усядется на вашу диковинную ракету». Но рабочие начали радоваться, как безумные. Они радовались так, будто услышали самые волнующие и вдохновляющие слова в своей жизни. *Работайте как следует!* В конце концов, на верхушку нашей ракеты усядется задница малыша Гаса! Они стояли целую вечность и радовались от души, а Гас смотрел на них отсутствующим взглядом с балкона Папы Римского. И это еще не все. Рабочие - именно они, а не администрация, - сделали огромный транспарант и растянули его высоко в пролете между колоннами; надпись гласила: «Работайте как следует».

Все эти люди с их сочувствующими улыбками не просили многого. Достаточно было нескольких слов. *Работайте как следует.* Но от этого выступать на публике Куперу было не легче. Он находился в одной лодке с Гасом и Диком, которые, когда дело доходило до публичных выступлений, вели себя вовсе не так, как Франклин Д. Рузвельт. Во время этих поездок все кидались на них - конгрессмены и бизнесмены, директора и президенты всевозможных компаний. Каждый отчаянный житель города хотел побыть рядом с *астронавтом.* Сначала этим людям хватало десяти-пятнадцати минут подышать тем же воздухом, что и самые знаменитые американцы, и побыть в том же пространстве, что и твое знаменитое тело. Но потом они начинали смотреть на тебя… и ждать. Чего? Черт побери, они ждали, что ты скажешь несколько слов! Они хотели чего-нибудь «горяченького»! Раз уж ты был одним из семерых величайших пилотов и храбрейших людей Америки, то, очевидно, ты должен был рассказать нечто захватывающее. Парочку военных историй, парень! И ты сидел там, словно зажатый в тисках, отчаянно пытался думать о чем-нибудь - о чем угодно - и становился все мрачнее и мрачнее. А свет больше не сиял вокруг тебя.

Именно в таких случаях трое пилотов военно-воздушных сил - Купер, Гас и Дик - жалели о том, что они не похожи на Алана Шепарда. С Шепардом все было в порядке. Он появлялся перед публикой не чаще, чем они. Но Эл в любой момент мог «переключить передачи». Он окончил морскую академию и, если нужно было обменяться теплыми приветствиями и поддержать светский разговор со всеми этими конгрессменами, председателями комитетов по недвижимости и винокурами, сделать импровизированное заявление, он без труда с этим справлялся. Уолли Ширра тоже был выпускником морской

академии и тоже хорошо держался перед публикой. Уолли был славный парень, летучий жокей до мозга костей, но, общаясь с чужаками, он умел пустить в ход шарм старой академии. Что же касается еще одного парня из флота - Карпентера, - то он не оканчивал академии, но был самим воплощением обаяния и знал толк в светских манерах.

В авиации всей этой светской чепухой занимались очень мало, и, вероятно, поэтому Купер выглядел как типичный «синий мундир». Общение офицеров и джентльменов было сведено к минимуму. На большинстве баз единственными состоятельными местными жителями, приглашавшими офицеров на вечеринки, были продавцы автомобилей. Им очень нравилось, как эти сумасшедшие сукины дети в синих мундирах покупали машины, загоняли их насмерть, а потом возвращались, чтобы покупать новые. Военно-воздушные силы представляли прекрасный пример естественной демократии. Если офицер не достиг еще звания подполковника, для него оставался единственный способ отличиться - проявить себя как пилот. Если он доказывал, что обладает нужной вещью в воздухе, то не оставалось ничего, за исключением серьезнейших недостатков характера, что могло бы помешать ему получать новые звания. В морской авиации офицер тоже должен был проявить себя в воздухе, но, начиная с уровня тест-пилота, от него требовали и качества руководителя, что подразумевало изысканность, лоск и тому подобное.

Так и появлялись люди вроде Эла Шепарда, вышедшие из среды, называемой порою «военной аристократией». Эл был сыном кадрового офицера. Теперь вы то и дело натыкались на этих парней, офицеров во втором поколении. Пожалуй, такие, как Эл и Уолли Ширра, составляли половину выпускников Вест-Пойнта или Аннаполиса. Отец Эла был отставным армейским полковником. Уолли тоже фактически происходил из военной семьи. Его отец служил летчиком в Первую мировую, затем вышел в отставку, но после Второй мировой войны стал работать на военно-воздушные силы как гражданский инженер - он помогал восстанавливать японские аэродромы. Очень редко можно было встретить кадровых офицеров - сыновей бизнесменов, врачей или юристов. Эти люди берегли своих детей от армейской службы и смотрели на нее свысока. Так что приходилось иметь дело либо с офицерами во втором поколении, такими как Шепард и Ширра, либо с сыновьями рабочих и фермеров - как Гас, Дик и Джон Гленн. Парни вроде Шепарда, Ширры и Карпентера могли быть родом из небольших местечек, но называть их «мальчиками из маленьких городков» в том смысле, в каком это относилось к Гасу или Дику и определяло их

манеру поведения на публике, было несправедливо.

Очень скоро Куперу стало страшно не хватать полетов, жизни за рулем и рычагами. Ему не хватало полетов так, как иному человеку может не хватать еды. Ежедневно поднимать в воздух высокотехнологичные самолеты и проверять пределы их возможностей было главным в жизни летучего жокея, хотя эта важность выражалась разве что в понятии «квалификация». Пилоты искренне верили, что во время полетов нужно постоянно рисковать жизнью, чтобы поддерживать квалификацию и «способность принимать решения». В некотором смысле это напоминало заботу спортсмена о том, чтобы оставаться в форме; но с другой стороны, тут были задействованы тайны нужной вещи и невыразимая радость, когда ты показываешь всему миру и самому себе, что она у тебя есть. Было чертовски странно проходить летную подготовку как первый астронавт Америки, но при этом вовсе не летать, разве что в качестве пассажира.

В их учебном плане не значилось совершенно никаких полетов! Неделя проходила за неделей, и всех семерых это начинало раздражать, но только Купер высказал жалобу вслух. Первые месяцы подготовки были довольно тяжелыми: лекции по астрономии, ракетным двигателям, летной эксплуатации, системам капсул; поездки к подрядчикам и субподрядчикам, поездки на мыс Канаверал, откуда должны были запускаться ракеты, поездки в Хантсвилл, штат Алабама, где Вернер фон Браун и его немцы разрабатывали ракеты-носители, в Джонсвилл, штат Пенсильвания, где находились тренировочные центрифуги… Этому не было конца и края. И во все эти поездки Купер, как и остальные, отправлялся гражданскими авиарейсами. Ему казалось, что ежедневно он половину своего времени проводит в аэропорту, ожидая багаж или роясь по карманам, чтобы понять, сколько денег у него осталось. Вот они, полмесяца полетов в роли пассажира! А в довершение всего, он еще и лишался платы за Полеты! А ведь это нешуточное дело. Де Орси вел переговоры с «Лайфом», но еще не заключил сделку. Капитан военно-воздушных сил, продолжавший тренировочные полеты, получал дополнительно 145 долларов в месяц, и любому здравомыслящему летчику и в голову не могло прийти отказаться от этих денег, разве что он был прикован к постели или ему запретили летать. Дополнительная плата, бог ты мой! Это трудно объяснить непосвященному, но о таких вещах кадровый офицер помнил всегда, как об основе основ. Кроме того, его семья постоянно нуждалась в деньгах. Купер, как и остальные шестеро, получал армейское жалование, а теперь он лишился важной статьи доходов. И не только платы за полеты: армейский офицер

получал дополнительно по крайней мере девять долларов в день на транспортные расходы и двенадцать долларов на ночные поездки. Останавливаться в отелях, есть в ресторанах - все это было слишком разорительно. Особенно теперь, когда они стали известными людьми. Они чувствовали себя самыми замученными знаменитостями Америки. Допустим, вы отправились с пятью-шестью славными парнями на ланч в Эйкроне, куда вы приехали за узлами для компенсирующих костюмов на завод Б.Ф. Гудрича. Вы не осмеливались потянуться за чековой книжкой. Представьте только, что из-за замедленной психомоторной реакции или благодаря какому-нибудь другому ужасному случаю вам позволят *это сделать!* Чертов чек мог оказаться на целых тридцать пять долларов - двухнедельные расходы на питание вашей семьи… И все же плата за полеты сама по себе не была главным. Существовала еще одна особенность *непилотского* статуса астронавта. Купер подсчитал, что на полеты гражданскими авиарейсами он тратил сорок часов в месяц. На такое время он никогда не мог получить доступ к сверхзвуковому истребителю вроде F-104B… Гасу и Дику в Лэнгли приходилось выпрашивать для полетов по выходным Т-33. Но этот дозвуковой тренировочный самолет был проверенной вещью. А на F-104B вы могли дать себе волю и полетать в свое удовольствие. Правда, военно-воздушная база Лэнгли не была как следует оборудована, чтобы содержать такие машины. Так что Купер отправлялся в Кноксвилл, в контору Макги-Тайсона, где знакомый парень иногда давал ему немного полетать на F-104B. С такой машиной он мог жить *и дышать*… а также поддерживать квалификацию и не терять связи с нужной вещью…

Такие мысли одолевали его однажды вечером, когда он сидел за ланчем в Лэнгли и к нему подсел Уильям Хайнс, репортер из «Вашингтон Стар». Они немного поговорили, слово за слово - и довольно скоро Купер обрисовал журналисту всю картину. Когда в «Стар» появилась статья, очень точно передававшая жалобу Купера как общую для всех астронавтов, чиновники НАСА были ошарашены. В парламентском комитете по науке и астронавтике тоже все были изумлены. И даже товарищи Гордо, вечно ищущие дополнительные заработки и привилегии, выражали недовольство, хотя большинство из них полностью с ним соглашалось. Все они с его подачи выглядели теперь крохоборами. Семь героев, небесных воинов, патриотов жалуются в прессе на отсутствие платы за полеты и самолетов для тренировок…

Глава парламентского комитета Овертон Брукс направил в Лэнгли своего представителя, чтобы тот выяснил, что происходит.

Присланный им отчет был шедевром, истинным образцом тактичной трактовки ворчания лучших сыновей страны. «Астронавты, - писал он, - полностью осознают свою ответственность перед проектом и перед американской общественностью, особенно учитывая героическую роль, которую они начинают обретать в глазах молодого поколения. Они выработали для себя строгие правила поведения, что говорит об их конструктивной и зрелой оценке своего положения - теперь, когда к ним приковано всеобщее внимание». Да, это было так, но им по-прежнему не хватало проклятой платы за полеты и нескольких «горячих» самолетов.

Как и большинство других жен в Лэнгли, Бетти Гриссом безвылазно сидела дома с маленькими детьми. Сначала она думала, что у них с Гасом наконец-то начнется обычная семейная жизнь, но Гасу каким-то образом удавалось по-прежнему надолго исчезать из дома. Даже если у него были выходные, он заходил домой к Дику, и, прежде чем Бетти успевала узнать об этом, они вдвоем отправлялись на базу для тренировочных полетов… а потом наступали следующие выходные.

Если же Гас проводил выходные дома, то у него случались быстротечные вспышки отцовской любви к двум их сыновьям - Марку и Скотту. Иногда это принимало форму добродушных ворчливых наставлений: слушайтесь маму, когда меня нет дома. В других случаях дело доходило до чего-нибудь вроде плавучего дока. Новостройка, в которой они жили, находилась возле небольшого озера. Однажды в выходные Гас начал строить плавучий док, чтобы мальчики могли использовать озеро как плавательный бассейн. Но даже старшему из сыновей, Скотту, было всего восемь лет, и Бетти боялась, что мальчики могут утонуть. Впрочем, ей незачем было беспокоиться. Они предпочитали ходить в бассейн в районном клубе, через дорогу. Там имелись вышка для прыжков, бетонное покрытие, чистая вода и другие дети, с которыми можно было играть. А плавучий док плесневел в озере, напоминая о своеобразном чувстве отцовства, бытующем в семьях всех семерых астронавтов.

Бетти не так расстраивалась из-за продолжительных отлучек мужа, как большинство других жен. Когда они жили на военно-воздушной базе Уильямс, другие жены даже требовали, чтобы она не позволяла Гасу так часто уезжать на выходные, потому что это подавало дурной пример их мужьям. Похоже, лишь немногие жены так же твердо, как Бетти, верили в неписаный договор офицерских жен. Это был договор скорее не между мужем и женой, а между ними двумя и армией. Именно благодаря существованию этого договора жена офицера могла сказать: *«Нас*

направили в Лэнгли»… *«Нас»* - словно они оба служили в армии. Согласно неписаному договору, так оно и было. Женщина начинала свою семейную жизнь - с мужем и армией - с того, что шла на некоторые серьезные жертвы. Она знала, что жалование будет мизерным. Что придется часто переезжать и жить в унылых, ветхих домах. Что муж будет надолго отлучаться из дома, особенно в случае войны. И что если ее муж военный пилот, то в любой день, мирный или военный, он запросто может погибнуть. Во всяком случае, в правилах поведения говорилось: *пожалуйста, сдерживайте слезы - ради тех, кто еще жив.* В обмен на эти уступки жене офицера гарантировалось место в большой семье военного отряда - страны всеобщего процветания, - которая брала на себя все основные заботы: от лечения до ухода за детьми. А летный эскадрон был самим воплощением военной семьи. Кроме того, ей гарантировался устойчивый брак, если она того хотела, по крайней мере на время службы в армии. Развод тогда, в шестидесятых, был роковым шагом для кадрового военного: такой офицер снижал нужные показатели в отчетах начальства и мог полностью лишиться возможности продвижения по службе. И еще одна вещь гарантировалась ей - об этом говорили редко, да и то с юмором. Но на самом деле это были не шутки. Вместе с мужем продвигалась по службе и жена. Если он из лейтенанта становился капитаном, то она становилась Миссис Капитан и с этой поры превосходила по положению всех Миссис Лейтенантов и пользовалась всеми привилегиями и почетом, предписанными армейским этикетом. А если муж получал награду, она становилась Почтенной Миссис Капитан, независимо от ее собственных успехов. Конечно же, было хорошо известно, что милая, воспитанная, умеющая поддержать светский разговор, умная и мудрая жена являлась хорошей подмогой в карьере мужа-офицера, особенно если они играли за одну команду и оба проходили службу. Во время всех этих посиделок за чаем, церемоний и обязательных вечеринок в квартире командира, во время всех этих ужасных мероприятий клуба офицерских жен Бетти всегда чувствовала себя не в своей тарелке, несмотря на свою привлекательность и ум. Она постоянно думала: не мешает ли она карьере Гаса, потому что ей не удается быть улыбчивой светской умницей, как полагалось.

Теперь, когда Гас поднялся на этот совершенно новый уровень - стал астронавтом, - Бетти не отказалась бы получить свою долю, полагавшуюся ей по неписаному договору. Полагавшуюся за то, что… За то, что она чувствовала себя такой усталой и не в своей тарелке во время этих частых чаепитий и вечеринок. За то, что она безвылазно сидела дома возле телефона

во время корейской войны и бог знает скольких сотен летных испытаний и ждала, что ей позвонят ангелы смерти. За то, что все дома, в которых они жили все это время, были типичным примером самопожертвования жены младшего офицера. За то, что мужа так подолгу не было дома… Вот почему Бетти целенаправленно стремилась стать Почтенной Миссис Астронавт и принять все соответствующие почести и привилегии.

Бетти считала сделку с «Лайфом» просто ужасной. Конечно, теперь ей не приходилось каждую секунду сражаться с ангелами смерти. Им с мужем причиталось около двадцати пяти тысяч долларов в год - сумма, просто немыслимая после всех этих лет, проведенных в домах цвета «мрачной охры». Но это была лишь одна сторона медали. В тот день, когда Гаса выбрали в астронавты, Бетти испугалась даже сильнее, чем он сам. Ведь Гасу предстояла только пресс-конференция под контролем НАСА. А Бетти в их доме в Дейтоне без всякого предупреждения стали осаждать журналисты. Словно алчные термиты или садовые вредители, они заползали через окна, делали снимки и выкрикивали вопросы. Она чувствовала себя так, словно навсегда осталась на какой-то ужасной вечеринке, и теперь практически вся страна увидит сыпь на ее лице. Правда, вопросы, появившиеся на следующий день в газетах, были довольно сжатыми и совсем не глупыми. Да и на фотографиях она выглядела неплохо. Естественно, она не знала, что пресса - это ископаемое животное, Викторианский Джентльмен, который стремится задать нужный тон всем важным моментам. Но все же ей не хотелось снова проходить через это. И не пришлось! Ей нужно было только побеседовать с корреспондентами «Лайфа», а они оказались превосходными людьми: вежливыми, дружелюбными, образованными, хорошо одетыми - настоящими леди и джентльменами. Они вовсе не хотели представить ее в дурном свете. В публикации от 21 сентября 1959 года Бетти и другие жены астронавтов предстали перед десятью миллионами читателей «Лайфа» яркими и цветущими. Их белые, гладкие лица с коронами волос появились на обложке журнала, словно цветочная гирлянда, а посредине было лицо Рене Карпентер - несомненно, редакторы сочли ее самой миловидной. Но кто это?! Боже, это же Труди Купер! *А это?* О, Джоу Ширра. А вот это… Они с трудом узнавали друг друга! И вскоре поняли почему. «Лайф» очень основательно отретушировал их фотографии. Каждый намек на вену, каждый след от электродепилятора, каждый прыщик, намек на усики, мешки под глазами, плохо нанесенная губная помада, нерасчесанный завиток волос, неровная линия губ - все это исчезло благодаря волшебству

фоторетуши. Их фотографии походили на те, что девочки делают для своих школьных альбомов: на них все многочисленные прыщички, гнойнички, жировички, следы сыпи, выпуклости от пластинок для исправления прикуса и другие недостатки корректируются в фотостудии, и вы выглядите как после пластической операции. И заголовок: «Семь храбрых женщин поддерживают астронавтов».

Случайно или нет, но «Лайф» ухватился за слова, сказанные добрым пресвитерианином Джоном Гленном на первой пресс-конференции: «Не думаю, что мы смогли бы преодолеть все испытания, если бы у нас не было хорошей поддержки дома». Хорошая поддержка? У них должна быть отличная поддержка: семь безупречных миловидных куколок ждут их дома, готовые предложить храбрым парням любую помощь. В этом было что-то идиотское и в то же время прекрасное. Неделей раньше, в номере от 14 сентября 1959 года, «Лайф» описал Гаса и других парней, стоявших на балконе Папы Римского, в статье под заголовком «Они готовы войти в историю». После этой публикации ни у кого не осталось никаких сомнений в том, что они - семеро самых храбрых людей и самых лучших пилотов за всю историю Америки, хотя кое о каких мелочах приходилось умалчивать. Теперь «Лайф» выводил на тот же самый балкон Бетти и других жен.

И Бетти вовсе не возражала.

Им пришлось позволить журналистам и фотографам «Лайфа» приходить к ним домой и следовать за ними повсюду, но вскоре обнаружилось, что это не особенно тяжело. Довольно скоро все они поняли, чтб им вовсе не надо постоянно быть начеку. Люди из «Лайфа» были очень симпатичными. Журналисты-мужчины благоговели перед Гасом и другими парнями - в их поведении даже чувствовалось легкое дыхание зависти, потому что корреспонденты «Лайфа» были примерно того же возраста, что и астронавты. Но они проявляли лояльность. Во всяком случае, у них были подрезаны крылья: ведь Гас, Бетти, а также другие астронавты и их жены имели право цензуры на все, что появлялось в журнале под их подписью. Но журналистов это вовсе не смущало. Ни на минуту! Вы могли слышать, как кто-нибудь из парней обсуждает по телефону с журналистом «Лайфа» рукопись статьи, внимательно проходясь по каждой строчке и многословно объясняя, что должно остаться, а что нужно выкинуть. Да, у людей из «Лайфа» порою были собственные представления о том, что можно считать искренним, красочным и хорошим материалом. Они любили заострять внимание на таких темах, как соперничество между парнями, на таких увлекательных вещах,

как выпивка-и-автомобиль, а также на теме страха и храбрости, о которой в братстве никто никогда не говорил… Ну и черт с ним! Дело было вовсе не в том, что ребята хотели прославиться как *крутые парни в открытом космосе* - нет, главное заключалось в том, чтобы не быть полным идиотом и не раскрыть подробностей своей личной жизни. Каждый кадровый офицер, и особенно младший, знал, как надо обращаться с прессой; перед нею лучше всего представать только в одном виде - с рукой, поднесенной ко лбу и намертво застывшей в военном приветствии. Если же ты позволил превратить себя в *личность,* дал изобразить себя как эгоиста или повесу, после этого оставалось только просить о пощаде. Это знали многие, включая генерала Джорджа Паттона. Именно так получилось со Скоттом Карпентером. Он был открытым и прямолинейным и как-то рассказал одному из сотрудников «Лайфа» о своём детстве и отрочестве. Получился классический «мамин пирог» - особенно в той части рассказа, где дедушка Скотта умер, а Скотт шатался по Булдеру, буянил и чувствовал себя чертовски плохо. Часть этих рассказов появилась на страницах «Лайфа» без всякого предупреждения НАСА, и Скотту пришлось несколько недель принимать на себя огонь… потому что он представил всю программу в дурном свете.

Что касается жен, то они думали так же, как и все офицерские жены. Главным было не сказать и не сделать чего-нибудь такого, что могло испортить мнение о твоем муже. Но с «Лайфом» не нужно было особенно беспокоиться на этот счет. Если Бетти или кому-нибудь еще случалось сказать в интервью что-то лишнее, они всегда могли взять свои слова обратно, прежде чем те появятся в печати. Время шло, и журналисты уже отчаялись вставить что-нибудь «личное» в свои статьи.

Мардж, жена Дика Слейтона, была разведена; факт примечательный, но его нельзя было поместить на страницы «Лайфа». «Разведенная жена астронавта» - сейчас это было просто немыслимое сочетание слов. Когда начался отбор астронавтов, Труди, жена Гордона Купера, жила отдельно от мужа в Сан-Диего. Журналисты «Лайфа» могли знать об этом, а могли и не знать. Это был спорный вопрос, но в любом случае накануне битвы в небесах с русскими в журнале и речи не могло идти об астронавтах с непрочными браками. Исключительные права на «личные истории» астронавтов и их семей, купленные «Лайфом», не затрагивали таких опасных моментов.

И все же это самое «личное» не могло исчезнуть по взмаху волшебной палочки. Посмотрите, что они сделали с женой Джона Гленна, Энни. Энни была симпатичной и очень умной женщиной, но у нее было то, что называли «легким заиканием» или

«неуверенностью в речи». На самом-то деле у нее было ужасное заикание: перед каждым слогом приходилось выдыхать. Энни относилась к этому с юмором и всегда могла сказать то, что хотела. Заикание действительно считалось недостатком - всюду, но не в журнале «Лайф». Здесь и речи не могло быть об ужасном заикании на «домашнем фронте».

Что же до Бетти, то в «Лайфе» ее вывели как умную, четко выражающую свои мысли, компетентную Почтенную Миссис Капитан Астронавт. Большего она и не желала. Журналисты всегда могли умолчать о сыпи на лице или прыщах, если хотели заслужить место возле ангелов в Отретушированном раю.

далее
в начало
назад

7. МЫС

Мыс Канаверал находился во Флориде. Но вы могли написать домой отнюдь не о любой части Флориды - за исключением тех, что упоминались на старых почтовых открытках. На них были изображены две скалящиеся собаки у фонарного столба, каждая задрала заднюю лапу, а надпись гласила: «Отличное место… между нами говоря». Нет, мыс Канаверал был не Майами-Бич, не Палм-Бич и даже не Кей-Вест. Мыс Канаверал был Какао-Бич. Так назывался расположенный здесь курортный городок. Какао-Бич был курортным городом для всего того племени Низкой арендной платы, которое не могло позволить себе курорты дальше к югу. Какао-Бич являл собою само воплощение Низкой арендной платы. Здешние домики для отдыха выглядели, как небольшие коробчонки с крылечками; автомобили «де сото» 1952 года выпуска с жалюзи на заднем окне ржавели на просоленном воздухе возле бака с антисептическим раствором.

Даже стоимость пляжа в Какао-Бич была низкой. Во время прилива он составлял в ширину примерно триста футов и был жестким, как кирпич. Настолько жестким, что молодежь послевоенной Флориды, ездившая на автогонки в Дайтону-Бич в мечтах о гоночной славе, отправлялась в Какао-Бич и устраивала там свои собственные гонки по этому утрамбованному песку. А несчастные сукины дети, решившие тут отдохнуть, собирали в охапку детей и шотландские пледы и пускались наутек. По ночам из песка и травы пальметто вылезали какие-то доисторические блохи или термиты - трудно сказать точно, потому что никто никогда их не видел, - и кусали вас за лодыжки даже больнее, чем норка. В Какао-Бич не было таких вещей, как первоклассное обслуживание или красные ковры. Ковер, если бы кто-нибудь и рискнул его расстелить, тут же сожрали бы невидимые клопы, как их называли, - даже раньше, чем вы успели бы лечь на эту выжженную солнцем землю.

И именно поэтому парни любили Какао-Бич! Даже Гленн, который не пользовался всеми преимуществами Низкой арендной платы.

Это место напоминало им рассказы об Эдвардсе, или Мьюроке конца сороковых - начала пятидесятых, о тех легендарных временах. Это был один из тех бесцветных, песчаных, пустынных участков земли, от которых любой здравомыслящий человек стремится держаться подальше. А правительство отдает такие места под испытания новых опасных машин, и королями королевства убогих лачуг становятся те, кто

эти машины испытывает. К югу от Какао-Бич располагалась военно-воздушная база Патрик - там находилась штаб-квартира атлантической ракетной программы и проводились испытания оружия холодной войны: управляемых ракет, баллистических ракет средней дальности и межконтинентальных баллистических ракет. А к северу от Какао-Бич, на самом краю Мыса, стояла огромная новая секретная установка, откуда запускались все эти ракеты и неуправляемые снаряды. Это было пустынное место, ограниченное Атлантическим океаном с одной стороны и Банана-ривер - с другой. Почва тут была настолько песчаная, что сосны с трудом вырастали выше пятнадцати футов; а еще она была настолько болотистой, что мокасиновые змеи и не думали прятаться, увидев вас. Короче говоря, безнадежная каменистая пустошь, где позвоночные сдавались под натиском слизняков и невидимых клопов. Немногочисленные строения на базе сохранились еще со времен Второй мировой. И, подобно Эдвардсу в былые времена, Мыс, этот несчастный, забытый богом тупик в земной эволюции, вдруг стал раем - раем полетов-и-выпивки, выпивки-и-автомобиля, автомобиля-и-всего-остального - для тех, кого волновали такие вещи. Или, на худой конец, раем выпивки-и-автомобиля. Полетов здесь все еще не проводилось.

Штаб-квартирой астронавтов оставался Лэнгли, но лететь в космос они должны были с Мыса, и все чаще отправлялись туда для тренировок. Они летели гражданскими авиалиниями и приземлялись в Мельбурне или Орландо. Большинство парней брали напрокат автомобили с откидным верхом и направлялись в мотель «Холидей» на трассе A1A, немного севернее старой части Какао-Бич. Этим мотелем владел некто Генри Лендивирт, вскоре обнаруживший, что держит гостиницу для астронавтов. И на трассе A1A, возле «Холидея», стала постепенно образовываться типичная для шестидесятых годов *американская полоса дрянных лачуг:* стеклянные закусочные с яркими огнями, ночные кафе под бамбуковыми крышами, маленькие шлакобетонные лавчонки с надписью: «Сдается в аренду».

Военные всегда были мастерами мгновенно создавать традиции, и астронавты, этот неофициальный род войск, тоже не являлись исключением. Традиция состояла в следующем: жены на Мыс не допускаются. И сложилась она вполне естественно. Мыс представлял собой не слишком хорошее место для жен и детей, потому что в мотеле вряд ли можно было найти кухонные принадлежности; здесь не было обычных курортных прелестей, а главное - парни не могли позволить себе взять напрокат самолет для поездок с семьей во Флориду. На Мысе они не занимались ничем, кроме своих тренировок, а затем падали в кровать, хотя

последнее можно было истолковывать по-разному.

Подготовка не была такой уж тяжелой или изнурительной. Наоборот, ребята двигались очень мало. Ни о каких полетах и речи не шло. По определенным дням их инструктировали о тонкостях процедуры запуска ракеты. Или же отвозили на пусковую базу, где они заходили в перестроенный старый ангар - ангар С - и просиживали весь день в симуляторе под названием «процедурный тренажер»: изнутри он представлял собою точную копию капсулы, в которой им придется находиться во время полета. На самом-то деле они не просиживали, а пролеживали в нем целый день. Это было похоже на то, как если бы вы опрокинули кресло на спинку, а потом уселись в него. Именно в таком положении астронавту предстояло находиться в момент запуска ракеты и во время приводнения в конце полета.

Гленн или кто-нибудь другой затруднились бы объяснить, чем именно они занимались десять-двенадцать часов подряд внутри этой штуковины. Но было очевидно: если человек вынужден целый день так упорно трудиться, то он имеет право немного расслабиться и разогнать кровь. Гленну достаточно было выйти на жесткий песок Какао-Бич и пробежать две-три мили. Здесь была замечательная беговая дорожка для длинных дистанций и вдобавок - чистый океанский воздух. И Джон Гленн, само воплощение самоотверженного астронавта, бегал вдоль того самого берега, с которого в один прекрасный день ему предстояло взлететь. Джон Гленн, бегающий ради великой цели в Какао-Бич, - эта картина впечатляла больше, чем его поведение в Лэнгли. Однако Гленн заметил, что некоторые его собратья расслабляются совершенно иными способами. Они возвращались в священные координаты. После бесконечного дня, проведенного в искусственном полете в симуляторе… совсем не повредит немного выпивки-и-автомобиля, а также всего остального, что являлось частью жизни настоящего пилота.

Здесь, на Мысе, *автомобиль* в конце концов занял невероятно важное место. Гас Гриссом и Гордон Купер, а позже Эл Шепард с Уолли Ширрой нашли Джима Ратманна. Этот тучный грубоватый человек был одним из крупнейших торговцев автомобилями в округе - он руководил агентством «Дженерал Моторс», находившимся примерно в двадцати милях южнее Какао-Бич, возле Мельбурна. И совершенно естественно, что Гас и некоторые другие парни стали его лучшими приятелями. Но Ратманн не был обычным автодилером. Оказалось, что он еще и гонщик, к тому же весьма неплохой. В 1960 году он выиграл гонку «Индианаполис-500», на которой до этого трижды финишировал вторым. Ратманн был близким другом Эда Коула, президента

отделения «Шевроле». Именно Коул помог Ратманну открыть собственное агентство. А когда Коул узнал, что Ратманн знаком с астронавтами «Меркурия», он стал самым преданным их поклонником. Похоже, в Америке было полно бизнесменов вроде Коула, которые обладали значительным влиянием и были сильными лидерами, но которым ни разу не доводилось продемонстрировать свою власть и могущество в их первоначальной форме, то есть проявить мужскую храбрость перед лицом физической опасности. И когда такие люди знакомились с теми, кто это *делал,* - с настоящими парнями, - они старались установить с ними дружеские отношения. Познакомившись с астронавтами, Коул, которому как раз исполнилось пятьдесят, решил научиться летать. Ратманн тем временем подготовил договор об аренде, по которому парни могли брать напрокат любую модель «шевроле» просто за смешную цену. И в конце концов Гас и Гордо обзавелись «корветами», как у Эла Шепарда, Уолли пересел из «остина-хили» в «мазерати», а Скотту Карпентеру досталась «шелби кобра» - настоящая гоночная машина. Эл постоянно заглядывал к Ратманну, чтобы изменить передаточные отношения в своей машине. Гас мечтал о расширенных крыльях и магниевых колесах. Их всех охватила настоящая автомобильная лихорадка, но особенно Гаса и Гордо. Они решили продемонстрировать чемпиону - Ратманну - и самим себе свое мастерство. Гас по ночам устраивал гонки на Мысе, уворачиваясь от встречных машин с помощью какого-то психокинеза и чудом успевая съехать на обочину. При этом хотелось одновременно закрыть глаза от ужаса и засмеяться. Парни были бесстрашны на трассе, они рисковали своей жизнью - и им даже в голову не приходило, что они всего лишь посредственные водители, по крайней мере по меркам профессиональных автогонщиков. На каждой базе по всей Америке были такие пилоты-стажеры, которые с нетерпением дожидались безумной ночи, чтобы доказать, что их нужная вещь работает во всех сферах жизни.

Какао-Бич переживал пору бума, и в нем стали появляться самые невероятные личности. В местах, где обнаруживают нефть или золото, такой бум и возбуждение возникают из обычной алчности. Но Какао-Бич был выше этого. Конечно, и здесь в воздухе чувствовался душок алчности, но главным все же было *joie de combat.* Люди, приезжавшие работать на Мыс - для НАСА или для частных поставщиков, - чувствовали себя участниками безумной подготовки к битве с Советами за власть над небесами. В Эдвардсе, или Мьюроке, в былые времена истинные воины отдыхали по вечерам у Панчо. Это заведение считалось

общедоступным, но на самом деле было чем-то вроде клуба искателей приключений. На Мысе, в 1960 году, у воинов были мотели вдоль трассы A1A. По вечерам бассейны возле мотелей превращались во что-то вроде клуба буйного братства проекта «Меркурий». Очень немногие - независимо от их положения в проекте - могли найти себе подходящее место для отдыха, но этот «клуб» открывался каждый вечер прямо под небом, на просоленном воздухе, возле залива; вечеринка начиналась, и все, не обращая внимания на невидимых клопов, праздновали свое участие в этой великой авантюре времен холодной войны. И, естественно, ничто не делало вечеринку такой магической, как присутствие астронавта.

Гленн видел, что после восьми, десяти, двенадцати часов, проведенных внутри процедурного тренажера в ангаре С, большинство его собратьев готовы были предоставить желающим эту магию. Независимо от того, который шел час, это всегда было «время заказать пиво», как говорили в военно-воздушных силах. И парни садились в автомобили и мчались в Какао-Бич на бесконечную вечеринку. Как весело они кричали и смеялись, когда серебристая луна пьяно отражалась на хлористой синеве бассейнов! Тут собирались представители НАСА, поставщики и их люди, а также немцы. Хотя они и тщательно избегали рекламы, многие эксперты из команды Вернера фон Брауна занимались на Мысе важной работой и были рады окунуться в братскую атмосферу, сбросить официальные личины и повеселиться. И это продолжалось много летних ночей подряд - ночей таких жарких и соленых, что невидимые клопы становились вялыми, шипящий *глинтвейн* внезапно появлялся словно бы ниоткуда, а пьяные немцы колотили по клавишам фортепьяно и горланили «Хорст Вессель»! Это был призрак заведения Панчо на каменистом флоридском побережье. Как и у Панчо, здесь тоже материализовались очаровательные юные кухарки. Они стояли возле бассейнов и дожидались вашего появления: сладкие девчушки с высокой грудью, крутыми бедрами, такие соблазнительные, что от одного взгляда на них любой мужчина впадал в эротическое безумие. Некоторые из них работали на подрядчиков, другие - на НАСА, третьи занимались каким-нибудь новым делом, которое только начинало развиваться в оживающем городке, а некоторые приезжали *просто так.* Как только появлялся астронавт, они словно падали с неба или выскакивали из бермудской травы. Во всяком случае, они всегда были рядом и всегда наготове.

Даже Гленн заметил, что достаточно просто быть астронавтом - неважно, симпатичный ты, как чертяка Скотт

Карпентер, или нескладный коротышка вроде Гаса Гриссома. Когда Гас приехал на Мыс, он стал носить одежду, которая была дешевой даже по меркам Какао-Бич. Так же одевался и Дик. Они расхаживали в синтетических рубашках навыпуск и в мешковатых штанах. В Какао-Бич царила атмосфера небрежности, но Гасу и Дику удавалось довести эту небрежность до крайности. Они напоминали парней, которые встречались сплошь и рядом: в спортивных туберкулезно-синих и ярко-желтых рубахах в полоску, надетых поверх штанов цвета пятнадцатицентовой сигары. Штаны с пузырящимися складками сантиметров на десять не доходили до земли, чтобы было лучше видно зеленые армейские носки и тупоносые ботинки на шнуровке. В таком виде астронавты шли покупать комплект амортизаторов для своих «хадсонов-хорнетов» 1953 года выпуска и всю субботу и воскресенье проводили за их установкой. Гас и Дик были отличной парочкой, даже по сочетанию имен. Но затрапезный вид астронавтов не отпугивал девушек. Девушки громко кричали: «Четыре внизу, три сверху» - или что-нибудь в этом роде (цифры были разные) - и смеялись как безумные. Каждый понимал, что они имели в виду, но не очень верил в это. Искушение для *летучего жокея вдали от дома* было огромное. Летняя ночь, все так легко, так небрежно. До того как на Мысе появились ракеты, Какао-Бич являлся оплотом одной из самых суровых протестантских сект, и баптистских церквей здесь было больше, чем заправочных станций. Но новый Какао-Бич, город проекта «Меркурий», был типичным для начала шестидесятых маленьким городком, жизнь которого полностью зависела от автомобиля. Естественно, отелей в Какао-Бич никто не строил, только мотели. Даже многоквартирные дома строились по образцу мотелей - вы могли подъехать прямо к своей двери. И в мотелях, и в домах вам не требовалось проходить через общий холл, чтобы попасть в свою комнату. Незначительная архитектурная деталь, но в Какао-Бич, как и во многих других городах новой эры, один этот факт сделал для того, что позже назовут «сексуальной революцией», больше, чем *противозачаточная таблетка.*

По неписаному договору офицерских жен офицеру тактично предоставлялась небольшая свобода в этом отношении. Естественно, военному, посланному далеко от дома, особенно на продолжительный срок, порою бывало необходимо удовлетворить свои здоровые мужские потребности в этих забытых богом местах. Подразумевалось, что такие потребности - хороший признак воинской доблести. Так что офицер и его жена закрывали глаза на некоторые вещи и хранили молчание - если только офицер не попадал в какую-нибудь скандальную историю и не делал ничего

такого, что поколебало бы прочность его брака и семейного уклада. Эта традиция появилась задолго до того, как офицеры смогли прилетать на выходные домой, преодолевая огромное расстояние за два-три часа. Армейские традиции очень часто возникали совсем внезапно, но умирали отнюдь не скоро, и уж этой-то традиции в Какао-Бич не суждено было умереть.

Так считал и Джон Гленн… и именно поэтому состоялось собрание в «Конакаи».

Семеро астронавтов часто запирались в своем офисе в Лэнгли, и даже секретарша не могла войти. Если кто-нибудь спрашивал, что там происходит, то ему говорили, что у астронавтов собрание. *Собрание?* Да, именно так они называли свои встречи, на которых пытались прийти к согласию по некоторым вопросам. Предполагалось, что обсуждаться будут главным образом технические проблемы. Уолли Ширра предложил устроить собрание, перед тем как пойти к инженерам и настоять на изменениях в устройстве панели приборов капсулы «Меркурия». Идея состояла в том, чтобы придать корпусу астронавтов хотя бы долю сплоченности летной эскадрильи. У парней, конечно, имелись разногласия, различия в происхождении, характере, в подходах к работе, но во многом они должны были прийти к единому мнению как группа, независимо от степени ожесточенности споров, а затем сплотить ряды - один за всех и все за одного. Была ли встреча в отеле собранием в обычном смысле, трудно сказать. Но действительно обсуждались текущие проблемы и велись ожесточенные споры.

Однажды все семеро парней приехали в Сан-Диего, на завод «Конвэйр», чтобы понаблюдать за изготовлением ракеты «Атлас». «Конвэйр» выделил им всем по комнате в выстроенном на острове Шелтер довольно помпезном, в полинезийском стиле, отеле «Конакаи». Скотту Карпентеру досталась комната с двуспальной кроватью. В тот вечер один из парней подошел к нему и доверительно сообщил, что в его номере есть две парные кровати: иначе говоря, ему на вечер нужна была двуспальная кровать. Не мог бы Скотт поменяться комнатами? Скотту было все равно, и они поменялись комнатами. Скотт с улыбкой рассказал об этом забавном случае своему приятелю Джону Гленну и тут же забыл о случившемся.

На следующий день, когда они всемером собрались в гостиной номера «люкс», Гленн прочел лекцию примерно следующего содержания: интрижки с девочками, с поварихами не идут на пользу делу. Он знал, да и все они знали, что это когда-нибудь приведет к большому несчастью. Они все на виду у публики. Им выпал шанс всей их жизни, и, хотя ему очень жаль,

он не даст скомпрометировать все дело только из-за того, что кто-то не может держать ширинку застегнутой.

Не было никакого сомнения: Гленн говорит именно то, что думает. В гневе он был страшен. В его глазах горели четыре века протестантского сектантства, помноженные на два миллиона кругов, которые он пробежал по беговой дорожке.

Но не тут-то было. С таким же гневом на Гленна смотрел сейчас Эл Шепард. Остальным казалось, что существует два совершенно разных Эла Шепарда, и никогда нельзя было точно сказать, с каким из них имеешь дело. Дома в Лэнгли вы видели одного Эла Шепарда: кадрового офицера с ледяными вежливыми манерами. Отец Шепарда, полковник Алан Шепард-старший, был впечатляющей фигурой, и немногие осмеливались бросить ему вызов. Шепард всегда был хорошим сыном. Полковник посылал его учиться в частные школы; как и отец, он окончил морскую академию и стал летчиком. И, хотя Алан никогда не был в бою, он считался одним из лучших летчиков-испытателей во флоте. Он отличился при испытаниях истребителей F3H, F8U, F4D («Скайрэй»), F11F («Тайгеркэт»), F2H3 («Банши») и F5D («Скайлансер»). Он проделывал весьма рискованные трюки, включая первую посадку этих монстров на бывшие тогда в новинку угловые палубы авианосцев. Это был первоклассный морской авиатор - жесткий, сообразительный, с качествами лидера. Он был женат на Луизе Брюэр, симпатичной, обаятельной и холеной женщине, настоящей леди. Она принадлежала к Церкви Саентологии. Шепард был родом из Нью-Гемпшира, а в Новой Англии саентологи пользовались большим влиянием: это была одна из богатейших церквей Соединенных Штатов со своей культурной традицией, в чем-то сходной с унитарианской. Принадлежность к Церкви Саентологии была не лишней для карьеры флотского офицера, потому что начальство традиционно относилось с уважением к религиозным взглядам. Важнее всего было окончить академию, а вторым по значимости - принадлежать к социально правильному протестантскому вероисповеданию. Выше всех в армии неофициально котировалась Епископальная Церковь (к ней принадлежали Ширра и Карпентер). Ну а Церковь Саентологии, хотя и была несравненно малочисленнее, считалась еще более изысканной. Такова в общих чертах была жизнь капитана третьего ранга Алана Шепарда, безукоризненного кадрового офицера. Но внутри этой оболочки скрывался… Улыбающийся Эл с Мыса! На самом-то деле Шепард не принадлежал к Церкви Саентологии и даже не был близок к ней. В глубине души он, вероятно, был убежденным атеистом. На первой пресс-конференции он искусно обошел эту

тему, сказав, что не принадлежит ни к одной церкви, но регулярно посещает церковь саентологов. И каким-то образом сложилось мнение, что Шепард - убежденный саентолог. (Пресса, этот всегда корректный Джентльмен, была рада видеть данный факт в таком свете.) Да и дома Шепарду удавалось сойти за образец добропорядочного мужа, каковым его считали. Он регулярно ходил с Луизой в церковь. Он не пил, не курил, не сквернословил, не позволял своим губам - а губы и глаза были его самыми примечательными чертами - расплыться в широкой теплой улыбке при виде проходящей мимо хорошенькой девушки.

Он ничуть не напоминал знаменитого Улыбающегося Эла Шепарда, пока не выходил из своего самолета *вдали от дома,* особенно на Мысе. Тогда Эл выглядел совершенно иначе, словно бы сбрасывал ледяную маску. Когда он выходил из самолета, в его глазах плясали огоньки. Широчайшая улыбка расплывалась по лицу. И вы уже знали, что он вот-вот начнет щелкать пальцами в нетерпении, потому что весь его вид словно говорил: чем бы таким заняться? А когда он садился в свой «корвет», то являл собою картину *настоящего летучего жокея вдали от дома.*

Но сейчас, в этой комнате отеля «Конакаи», на Гленна смотрел Ледяной капитан третьего ранга. Капитан Эл, сын полковника, знал, как следует пускать в ход оружие армейской вежливости. Он сообщил Гленну, что в этом вопросе он не компетентен, и посоветовал ему не навязывать свои представления о нравственности другим членам группы. В последующие несколько недель формировались две позиции: Гленна и летучих жокеев, причем обе стороны вносили в свои позиции различные поправки. Позиция летучих жокеев была такова: они семеро вызвались сделать эту работу, отдавали тренировкам и обучению множество часов и, кроме того, делали уйму вещей дополнительно к жесткому расписанию, например ездили на заводы для поддержания духа рабочих, отказались от платы за полеты, от отпусков и всякого подобия семейной жизни - и поэтому своим мизерным свободным временем они вправе распоряжаться по своему усмотрению, если их поведение вписывается в рамки здравого смысла.

Шепард говорил тоном хорошо осведомленного командира. Его слова звучали столь же убедительно и правильно, как и слова Гленна. Капитан Эл в совершенстве владел ораторским искусством, прибегая в дискуссиях подобного рода к небольшим литотам.

Ведь не было никаких причин питать отвращение к женскому обществу, если твои знакомства не сказываются пагубно на твоей работе и программе в целом.

Но Джон Гленн придерживался другого мнения. Он смотрел на Улыбающегося Эла с Мыса и на Ледяного капитана третьего ранга - на них обоих - глазами самого Жана Кальвина. Позиция Гленна была такова: нравится нам или нет, но мы у всех на виду. Заслуживаем мы этого или нет, но люди смотрят на нас. Поэтому на нас лежит огромная ответственность. Если тебя не поймали с поличным, этого недостаточно. Недостаточно и просто знать, что ты не сделал ничего предосудительного. Мы должны быть как жена Цезаря. Нельзя допустить даже возможности неправильного поведения.

Именно так, ни больше ни меньше. А замечание насчет жены Цезаря врезалось всем в память. Каждый знал, что в чем-то парень был прав. Но… Можно ли в это поверить? Можно ли было поверить, что настанет день, когда кто-нибудь из пилотов, равный среди равных, посоветует своим товарищам держать руки чистыми, а рот на замке? Не хотел ли он таким образом стать выше всех, и в чем состояла его настоящая игра?

Гленн знал, что такая позиция не прибавит ему друзей. Но в карьере военного случались ключевые моменты, когда нужно было взять на себя лидерство. Именно такова была сущность настоящего лидера, и это должны были оценить если не сами пилоты, то… другие, кто об этом услышит. В конце концов, борьба за право на первый полет вовсе не соревнование по популярности в армии. Право выбора оставалось за Бобом Гилрутом и его депутатами из космической оперативной группы. Гленн никогда не боялся отчуждения товарищей, если знал, что он прав. Возможно, это тоже производило впечатление на начальство, и он *никогда* не оставался позади. Его вера в то, что он считал правильным, была частью его нужной вещи.

У Гленна был очень сильный союзник - Скотт Карпентер. Карпентер всегда прислушивался к его мнению и поддерживал его в спорах. Уолли Ширра и Гордон Купер были на стороне Шепарда. Они полагали, что на работе офицер должен быть образцом правильного поведения, но личная жизнь пусть остается личной жизнью. Гленн все больше и больше раздражал Ширру. Что, черт побери, он о себе возомнил? Спустя некоторое время они почти перестали разговаривать, разве что когда того требовала работа.

Гриссом и Слейтон в данном вопросе поддерживали Гленна. Они не могли не признать здравость его рассуждений. Но это вовсе не означало, что они идеализировали Гленна хоть чуточку сильнее, нежели Ширра или Шепард. В группе произошел раскол. Пятеро парней против набожного светловолосого пилота и его приспешника Карпентера. Некоторым из них, казалось,

доставляло удовольствие не делать различий между Гленном и Карпентером. Да и что здесь вообще было делать этому Карпентеру! Им не давало покоя то, что у Скотта и его жены Рене на полу в гостиной лежали цветастые подушки, и они садились на них, когда Скотт играл на гитаре, а Рене пела. То, что у нее был хороший голос, не имело значения. В этом было что-то битническое. Более того, Карпентер дружил с докторами. Как и Гленн. Они даже сотрудничали с людьми из «Наук о жизни».

Гленн и Карпентер стали добровольными подопытными кроликами двух только что появившихся здесь психиатров - Шелдона Корчина из Калифорнийского университета и Джорджа Раффа, который проводил психологическое тестирование в Райт-Паттерсоне. Они были довольно приятными людьми, но такое внимание к психиатрическим исследованиям казалось некоторым из парней, особенно Ширре и Куперу, совсем не обязательным. Эти два психиатра постоянно заставляли вас мочиться в бутылочки: они определяли уровень содержания кортикостероида в крови, который, как предполагалось, являлся признаком стресса. Но Карпентер тоже думал, что это ужасно. Он даже разговаривал с врачами об этом!

То, что пятерым парням казалось в Карпентере странным, Гленну и врачам, наоборот, - интересным. Скотт был единственным, кто мог вести разговор о широких философских аспектах проекта «Меркурий» и космических исследований в целом. Скотт был единственным человеком с чертами поэта - в том смысле, что идея полета в космос будила его воображение. Он даже устанавливал по ночам телескоп на крышу своего автомобиля, разглядывал звезды и размышлял на тему «Каково мое место в космосе?»

Попробуйте только представить, что этим занимается Гриссом! Если бы у Гаса был телескоп, то он использовал бы его лишь для того, чтобы узким концом отодрать от крышки мусоропровода прилипшую конфетку. Гас и Дик занимали прямо противоположную позицию. Главным для них было запустить птичку в космос, сделать работу и свести все ненужные хлопоты к минимуму.

Шепард и Ширра придерживались компромиссного мнения. Но они вовсе не являлись закадычными друзьями или даже просто приятелями. Кажется, у Шепарда вообще не было близких друзей, и его личная жизнь оставалась загадкой. У всех астронавтов было примерно одинаковое прошлое, так что для серьезных разногласий внутри группы не было никаких предпосылок. Кто именно первым полетит в космос, решалось отнюдь не голосованием. Но если бы такая ситуация сложилась,

то Эл и Уолли наверняка поддержали бы Гаса и Дика… Гордон Купер вообще был отрезанным ломтем. Создавалось впечатление, что он не участвует в соревновании. Что же до самого Гордо, то по большинству актуальных вопросов он поддерживал Гаса с Диком и Уолли с Элом - от медицинских экспериментов и до распоряжения свободным временем.

Все начали понимать, что ставки необычайно высоки. После первого полета в космос, священного первого полета, один из них станет не только самым знаменитым *астронавтом*… но и истинным братом, стоящим на самой вершине всей пирамиды. Первый американец в космосе - а очень даже может быть, что и первый человек вообще, - получил бы такую известность, какая и не снилась даже Чаку Йегеру, поскольку он вошел бы не только в историю авиации, но и в мировую историю.

И кто же станет этим первым? Ну кто же еще, если не Джон Гленн! Гленн в этом ничуть не сомневался. Он даже взял на себя роль естественного лидера группы, читая парням наставления во время собраний.

В результате этих посиделок в «Конакаи» все же был достигнут неустойчивый компромисс: ребята признали, что Гленн прав и им нужно следить за собой. Но не таков был Эл Шепард: он не мог при случае не подпустить шпильку в адрес Гленна. Если кто-нибудь находился поблизости, Эл говорил Гленну:

– Джон, мой мальчик, я думаю, тебе надо немного расслабиться. Тебе нужен спортивный автомобиль. Выброси свою развалюху и погоняй немного по-человечески. Это пойдет тебе на пользу, Джон.

Эл не упускал возможности подколоть Гленна, напомнив о его ужасном маломощном «принце» и острой необходимости обновить машину. Он делал это всякий раз. Но Гленн в ответ только улыбался, хотя было заметно, что его это все же задевает. Ведь создавалось ощущение, что на самом-то деле Эл имел в виду вовсе не автомобиль.

Однажды утром, когда астронавты пришли в офис, они обнаружили на доске крупную надпись: «Спортивный автомобиль - лекарство от мужского климакса».

далее
в начало
назад

8. ТРОНЫ

С точки зрения инженеров - участников проекта «Меркурий», подготовка астронавтов была легким занятием. Естественно, нужен был человек, у которого хватило бы духу оседлать ракету, и хорошо, что такие люди существовали. Но во время полета в «Меркурии» от астронавта практически ничего не требовалось - разве что выдерживать напряжение, - и с этой целью инженеры придумали то, что психологи назвали «постепенно возрастающими нагрузками». Нет, самым трудным, самым драматичным в космическом полете, с точки зрения инженеров, была технология.

Проект «Меркурий» стал возможен в принципе лишь благодаря недавнему изобретению - быстродействующему компьютеру. Здесь имелось некое сходство с самим адмиралом морей - Колумбом. Ведь Колумб отважился переплыть Атлантический океан лишь благодаря новинке тех дней - магнитному компасу. А до того времени корабли передвигались вдоль побережий даже при плаваниях на большие расстояния. Подобным же образом быстрая и несложная отправка человека в космос была немыслима без скоростных компьютеров. Такие компьютеры появились в 1951 году, а теперь, в 1960-м, инженеры уже изобрели систему управления ракетой, используя встроенные в двигатели и соединенные с приборами компьютеры, которые следили за температурой, давлением, запасами кислорода и другими жизненно важными условиями в капсуле «Меркурия» и автоматически осуществляли аварийные операции. Иначе говоря, в этих системах машины общались друг с другом, принимали решения, производили действия, и все это - с потрясающей скоростью и точностью…

Ох уж эти гении-инженеры!

А была еще и такая вещь, как самолюбие инженера. Оно могло быть и не таким гигантским, как у летучих жокеев… но довольно часто в душный субботний вечер в Лэнгли кто-нибудь из инженеров НАСА напивался старого доброго дешевого вирджинского бурбона и давал выплеснуться эмоциям.

Восхваление астронавтов совершенно вышло из-под контроля! В мире науки - а проект «Меркурий» считался научным предприятием - выше всех котировались сами ученые, затем шли инженеры, а объекты экспериментов имели столь низкий статус, что о них мало кто думал. Но эти объекты стали… национальными героями! А все остальные: физики, биологи, врачи, психиатры, инженеры -были лишь обслуживающим

персоналом.

С самого начала было понятно - без всяких комментариев, - что астронавт станет всего лишь объектом изучения при экспериментах, не более того. Проект «Меркурий» был адаптацией концепции скорейшего запуска в космос человека из авиации: к подопытному прикрепляли биосенсоры, запечатывали его в капсулу, отправляли в космос баллистическим образом, то есть как реактивный снаряд, потом возвращали его на землю с помощью полного автоматического контроля и наблюдали, как он выберется из капсулы. В ноябре 1959 года, спустя шесть месяцев после завершения отбора астронавтов, Рэнди Лавлейс и Скотт Кроссфилд представили на аэрокосмическом симпозиуме бумагу, в которой говорилось, что единственной целью полета являются биологические и медицинские исследования - по крайней мере в отношении находящегося на борту астронавта. От себя они добавили, что для аэродинамического космического аппарата типа X-15B или X-20 потребуется «очень хорошо подготовленный пилот». Кроссфилд, принимавший участие в проекте X-15, преследовал и свои личные цели, но то, что говорили они с Лавлейсом, было очевидно для любого инженера, знавшего разницу между баллистическим и аэродинамическим космическими аппаратами. Иными словами, в проекте «Меркурий» астронавт не был пилотом в обычном понимании.

Даже летом 1960 года в Вудс-Хоул, штат Массачусетс, на конференции Вооруженных сил и Национального научно-исследовательского совета, посвященной подготовке астронавтов, никто из многочисленных инженеров и ученых (не из НАСА) и не подумал описывать ракетную капсулу «Меркурия» как полностью автоматизированную систему, в которой астронавту не надо будет даже шевельнуть пальцем. Они говорили так: астронавт добавлен к системе как дополнительный компонент. *Дополнительный компонент!* Если автоматическая система выходила из строя, он мог выступить в роли ремонтника или перейти на ручное управление. Кроме того, его, конечно, обвешают биосенсорами и прикрепят к нему микрофоны, чтобы видеть, как человек реагирует на стрессы во время полета. И это должно быть его главной функцией. Некоторые психологи предлагали вообще отказаться от пилотов - и все это происходило спустя более года после формирования знаменитой семерки «Меркурия»! Главной психологической защитой пилота во время полета было осознание того, что он управляет кораблем и *всегда может что-нибудь сделать:* «Я попробовал А! Я попробовал В!…» Ученые убеждали, что эта одержимость активным контролем вызовет лишние проблемы при полетах «Меркурия». Нужен был

человек, главный талант которого заключался бы в том, чтобы *ничего не делать при стрессе.* Некоторые предлагали использовать новую породу военных летчиков - радарщиков: человека из стратегической команды военно-воздушных сил или флотского офицера радиоперехвата, то есть того, кто в боевых условиях летал на заднем сиденье высокотехнологичного самолета. Он не делал ничего, только считывал показания радара, предоставив весь контроль над машиной и свою жизнь другому человеку - пилоту («Я взглянул на Робинсона, а он молчит и таращится на радар, как *зомби*»). Опытный зомби - вот то, что нужно. Был еще план анестезировать или транквилизировать астронавтов - не с целью избавить их от паники, а чтобы они спокойно лежали, обвешанные датчиками, и не *делали ничего,* что могло нарушить ход полета.

Ученые и инженеры считали само собой разумеющимся то, что подготовка астронавтов совершенно не похожа на обычную подготовку к полетам. В последнем случае человека обучали совершать определенные действия: управлять незнакомой машиной или производить на знакомой машине незнакомые маневры - сбрасывать бомбы или, скажем, приземляться на авианосец. Астронавтов обучали лишь тому, как запустить аварийную систему в случае неудачного старта ракеты или неудачного приземления и как выступить в роли дублера (дополнительного компонента), если автоматическая система управления не сможет удержать в правильном положении тепловой щит при входе в земную атмосферу. Астронавт совершенно не контролировал траекторию или скорость капсулы. Значительная часть его подготовки состояла из того, что называлось «уменьшением восприимчивости», «закалкой» или «избавлением от страхов». В психологии существовал принцип, согласно которому от дурных привычек, включая чрезмерную эмоциональность, можно избавиться с помощью серии постепенно возрастающих нагрузок в виде вызывающего беспокойство стимула. Именно это и составляло основу подготовки астронавта. Запуск ракеты считался делом совершенно новым и дестабилизирующим, в том числе *потому,* что астронавт ни в коей мере не мог его контролировать. Потому и изобрели серию постепенных нагрузок. Семерых парней отправили в Джонсвилл, в Пенсильванию, где находилась принадлежащая военно-морскому флоту центрифуга - устройство вроде «чертова колеса». На конце пятидесятифутового рычага располагалась кабина, или гондола. Рычаг вращался со страшной скоростью, вызывая на сидящего внутри гондолы человека нагрузки до 40 g (1 g равняется силе земного притяжения). Высокое давление, которое возникало в

боевых самолетах времен Второй мировой войны при пикировании и поворотах, иногда вызывало временную слепоту, прилив крови к голове; или же пилоту не удавалось положить руки на рычаги управления. А гигантская центрифуга в Джонсвилле была построена для изучения именно этой новой проблемы скоростных полетов. В 1959 году машина была компьютеризирована и превратилась в симулятор, способный воспроизводить давление и ускорения, характерные для любых видов полета, включая и полет ракеты. На астронавта надевали высотно-компенсирующий костюм, прикрепляли датчики, вставляли ректальный термометр и усаживали в гондолу на анатомическое кресло, повторявшее контуры его тела. Рядом прикреплялись все провода, шланги и микрофоны, которые предстояло использовать при настоящем полете, а давление в гондоле уменьшалось до пяти фунтов на квадратный дюйм, как это будет во время полета. Интерьер гондолы в точности повторял интерьер капсулы «Меркурия», со всеми переключателями и мониторами. В наушниках у астронавта звучал записанный на пленку шум запуска ракеты «Редстоун», и процедура начиналась. Используя компьютеры, инженеры могли полностью воспроизвести весь ход полета на «Меркурии». Давление внутри центрифуги нарастало в том же темпе, что и в полете, до 6-7 д, после чего оно резко падало, как в тот момент, когда капсула достигала вершины своей траектории, а астронавт испытывал состояние невесомости. От астронавта требовалось нажать на несколько выключателей, как при реальном полете, и поговорить с воображаемым диспетчером, заставляя себя выдавливать в микрофон слова, не обращая внимания на давление на грудную клетку. Центрифуга могла также воспроизводить возрастание давления при замедлении - астронавт должен был испытать его при возвращении в атмосферу.

Чтобы приучить парней к состоянию невесомости, их отправляли в параболические полеты в багажных отсеках грузовых самолетов С-131 или на задних сиденьях истребителей F-100F. Когда реактивный самолет поднимался на вершину параболы, человек в течение пятнадцати-сорока пяти секунд испытывал состояние невесомости. Это был единственный вид полетов при подготовке астронавтов, и они, естественно, были всего лишь пассажирами, как и в предстоящих полетах на «Меркурии».

При включении тормозных двигателей во время невесомости капсула немного покачивалась. Астронавт мог слегка пошевелить ее, чтобы рассмотреть что-нибудь в иллюминатор. Для обучения

этому стажеров в НАСА изобрели специальное устройство - тренажер «Альфа». Стажер усаживался в кресло на воздушных подушках и мог с помощью ручного регулятора заставлять его покачиваться вверх-вниз или вперед-назад. А на экране перед ним - в том месте, где должен находиться экран перископа капсулы, - проплывали сделанные с самолета снимки и кинокадры с видами Мыса, Атлантического океана, Багамских островов, Абако… Пейзажи вращались и покачивались синхронно с изменением положения кресла, как это должно быть во время космического полета. Тренажер «Альфа» даже воспроизводил шипящий звук включенных тормозных двигателей, когда астронавт нажимал на соответствующий рычаг.

В середине шестидесятых инженеры разработали процедурный тренажер - по сути симулятор полета. Такие тренажеры были на Мысе и в Лэнгли. На Мысе тренажер находился в ангаре С. Там астронавт проводил целый день. Он забирался в камеру и садился в кресло, направленное прямо в потолок. Спинка кресла лежала плашмя на полу, так что астронавт оказывался на спине. Перед ним находилась такая же, как в капсуле «Меркурия», панель управления, подсоединенная к компьютерной сети. Примерно в двадцати футах за спиной астронавта у второй панели сидел специалист, вводивший в систему моделируемые проблемы.

Специалист говорил:

– Отсчет: время Т минус пятьдесят секунд.

Астронавт отвечал в микрофон:

– Вас понял.

– Проверить перископ: полностью выдвинут?

– Перископ выдвинут.

– Готовы к пуску?

– К пуску готов.

– Т минус десять секунд. Минус восемь… семь… шесть… пять… четыре… три… две… одна… Пуск!

Внутри тренажера перед астронавтом загоралась шкала приборов, показывая, что полет начался. А он должен был считывать показания и передавать их на землю. Он говорил:

– Часы работают… Двадцать секунд… Тысяча футов… Один и пять g… Траектория нормальная… Двенадцать тысяч футов, один и девять g… Давление в кабине - пять атмосфер… Высота сорок четыре тысячи, уровень g - два и семь… Сто тысяч футов за две минуты пять секунд…

В этот момент инструктор мог нажать на своей панели кнопку с надписью «кислород». Загоралась предупреждающая красная надпись «O_2 авария», и астронавт произносил:

– Давление в кабине падает… Вероятно, утечка кислорода!… Утечка продолжается… Переключаюсь на аварийный резерв…

Астронавт дергал рычаг, вводя дополнительный кислород в симулятор, то есть в компьютерные данные, но инструктор мог снова нажать свою «кислородную» кнопку. Это означало, что утечка кислорода продолжается, и астронавт говорил:

– Утечка продолжается… Приближается к нулевому уровню… Прерывание полета из-за утечки кислорода! Прерывание! Прерывание!

Затем астронавт нажимал на кнопку, и на панели инструктора загоралась красная надпись «прерывание». При настоящем полете в этот момент должна была сработать аварийная башня, которая отделяла капсулу от ракеты и сбрасывала ее на парашюте.

Во время занятий астронавтам приходилось так часто нажимать на аварийный рычаг, что в определенный момент им стало казаться, что они готовятся не к запуску, а к прерыванию полета. Это было одно из тех немногих действий, которые астронавт мог предпринять внутри капсулы «Меркурия», - прервать полет и спасти свою жизнь. Его не обучали *летать* на капсуле. Его обучали ехать в ней. Во время «серии возрастающих нагрузок» его знакомили со всеми зрелищами, звуками и ощущениями, которые ему придется пережить. Его знакомили с ними день за днем, пока капсула «Меркурия» со всеми ее звуками, g-уровнями, видами из окна, дисплеями, загорающимися надписями, лампочками, переключателями и струями перекиси водорода не становилась настолько же знакомой, рутинной и повседневной, как офис. В любую программу подготовки к полету входило «снижение восприимчивости». Пилот военно-морского флота отрабатывал посадку на силуэт палубы, нарисованный на летном поле: считалось, что это помогает ослабить естественный страх перед посадкой несущейся на огромной скорости машины на столь малое пространство. Но главным образом его все же обучали садиться на палубу авианосца. До проекта «Меркурий» еще не было такой программы подготовки к полету - столь сложной, детализированной, продолжительной и в такой степени посвященной снижению восприимчивости стажера, чтобы избавить его от обычных страхов и научить нормально думать и использовать свои руки в совершенно незнакомой обстановке.

Конечно, все это было хорошо известно с самого начала. Настолько хорошо, что в первом отборочном комитете НАСА опасались, как бы летчики-испытатели не сочли эту работу утомительной или отвратительной. Так как для проекта нужны были шесть астронавтов, они решили взять на подготовку

двенадцать человек - предполагалось, что половина из них откажется, когда узнает, насколько пассивна будет их роль. Но уже через год в НАСА стали понимать, что были правы по крайней мере наполовину. Парни действительно считали роль биомедицинского пассажира в автономном отсеке, то есть роль подопытного кролика, отвратительной. Это правда. Но парни вовсе не собирались отказываться от участия в проекте - ни в коей мере. Нет, теперь инженеры с изумлением замечали, что подопытные кролики собираются… *изменить эксперимент.*

Разница между пилотом и пассажиром в любой летучей машине сводилась к одному - к контролю. И на этот счет парни могли привести практичные и убедительные аргументы. Если уж астронавту суждено стать добавочным компонентом, то он должен уметь *управлять* любой из автоматических систем «Меркурия» *вручную* - только для того, чтобы справиться со сбоем. Таков был главный аргумент. Но имелся и еще один, который нельзя было сформулировать столь многословно, потому что запрещалось говорить вслух о самой его предпосылке - нужной вещи.

В конце концов, нужная вещь не являлась храбростью в обычном понимании, то есть готовностью рискнуть своей жизнью и прокатиться на ракете «Редстоун» или «Атлас». Это мог сделать любой дурак (и многие, несомненно, сделали бы, имей они такую возможность), равно как и лишиться жизни по ходу дела. Нет, идея (в понимании *пилотов*) заключалась в том, чтобы суметь поднять в воздух машину, пронестись, рискуя жизнью, на бешеной скорости, а затем, используя все свои навыки, рефлексы, опыт и хладнокровие, посадить ее на землю в самый последний момент. Но как, черт побери, сделать это, если ты всего лишь подопытное животное, запечатанное в грузовом отсеке?

Каждый сигнал, который они получали, говорил о том, что истинные братья из Эдвардса считают их окруженными почтением «хлыстами», пользуясь выражением Уолли Ширры. А Ширра хорошо знал взгляды Эдвардса на такие вещи. В 1956 году он занимался в Эдвардсе серьезными испытаниями F-4H. Но сильнее всех ощущал снисходительное отношение братьев Дик Слейтон. Он попал в проект «Меркурий» прямо с летных испытаний в Эдвардсе, и там приятели немилосердно подшучивали над ним. «Первый полет совершит обезьяна» - это было обычной присказкой. Когда ребята отправлялись в Эдвардс на инструктаж по программе X-15 и на параболические полеты - на заднем сиденье, - они ощущали дуновение… презрения. И совершенно напрасно Скотт Карпентер и некоторые другие пересаживались на переднее сиденье, чтобы самим совершить

параболический полет. Им это не удавалось. Им не удавалось провести самолет по правильной траектории и добиться состояния невесомости. Конечно, у них было маловато опыта… И тем не менее! Кое-кто из парней чувствовал, что пилоты высокого класса вроде Кроссфилда относятся к ним свысока. А как насчет Общества летчиков-испытателей? Оно было главной организацией братства. Но некоторые из парней даже не могли состоять в обществе. От его членов требовалось по меньшей мере двенадцать месяцев первых полетов на новых самолетах. Туда не собирались принимать астронавтов только потому, что они записались добровольцами на проект «Меркурий» и заключили контракт с «Лайфом». С высших уровней пирамиды на храбрых парней смотрели - и они это чувствовали - как на семерых зеленых новичков; и все время слышался этот приводящий в ярость вопрос: разве астронавты - *летчики?*

Дика Слейтона, который был членом Общества летчиков-испытателей, пригласили выступить на ежегодной конференции в Лос-Анджелесе в сентябре 1959 года все на ту же тему: роль астронавта в проекте «Меркурий». Собрание проходило как раз спустя две недели после того, как «Лайф» обрушил на читателей поток публикаций, в которых семь астронавтбв преподносились как лучшие и храбрейшие пилоты за всю историю Америки. Никто из читателей журнала не узнал бы Дика Слейтона в человеке, который поднялся на трибуну в зале отеля, чтобы поговорить с собратьями. С самого начала он заговорил обороняющимся тоном. Он заявил, что у него есть кое-какие особые мысли по поводу роли пилота в проекте «Меркурий». Кое-кто в армии, сказал он, думает, что обученный в колледже шимпанзе или любой деревенский идиот сможет повести себя в космосе так же правильно, как и опытный летчик-испытатель. *(Первый полет совершит обезьяна!)* Он знал о таких разговорах, и это его раздражало. Эти люди высмеивали проект «Меркурий», говоря, что суть концепции «как можно скорее в космос» - «человек в бочке». Аудитория слушала его безучастно, потому что именно такова была сущность проекта.

– Мне противно слышать, что нынешним пилотам якобы нет места в космической эре и что с космической миссией могут эффективно справиться и не-пилоты, - сказал он. - Если бы это было правдой, летчики уже давно могли бы считать эпоху динозавров своей эпохой.

А это вряд ли, продолжал он. Не-пилот мог бы справиться с частью работы. Но в те критические моменты, когда нужно не терять присутствия духа, делать наблюдения и записывать данные во время полета на свободнонесущем крыле над

бездонной бездной… Кто еще может справиться с этим, как не профессиональный тест-пилот?

Слейтон обладал настойчивостью, которую люди сначала не замечали. Возможно, его доводы не убедили многих скептиков из Общества летчиков-испытателей. Тем не менее они стали основой кампании, развернувшейся внутри НАСА.

Слейтон и остальные понимали, что, как и предсказывал Гленн, корпус астронавтов стал новым родом войск, и тут не было никого выше их по положению. Роберт Воуз, лейтенант флота, которого назначили обучать астронавтов, тоже не стоял выше их. Воуз не был ни летным инструктором, ни авиаинженером. Нет, он скорее выполнял функции психолога, а выбрали его потому, что подготовка астронавтов считалась не видом подготовки пилота, а формой психологической адаптации. Воуз был не старше их и даже ниже по званию. Так что парни сразу же начали относиться к нему не как к инструктору, а как к тренеру спортивной команды. Они стали говорить *ему* о том, какова должна быть их программа подготовки. И Воуз превратился в координатора и представителя астронавтов в вопросах обучения.

Еще несколько месяцев назад на Гордона Купера смотрели с неодобрением из-за того, что он пожаловался на отсутствие сверхзвуковых истребителей для «экспериментальных» полетов, а теперь парни высказывали то же самое в коридорах НАСА: инициаторами выступали Слейтон и Ширра, а Воуз их поддерживал. Вскоре они получили от военно-воздушных сил два истребителя F-102. Правда, всем семерым парням эти машины казались полными развалюхами. Авиация избавилась от них, как от поношенной одежды. Но ужасное состояние F-102 было не самым неприятным моментом. Больше всего раздражало то, что F-102 уже устарел. Он едва мог достигнуть сверхзвуковой скорости - максимум 1,25 Мах. Уолли Ширра знал что сказать по этому поводу. Уолли был не только опытным шутником; он умел становиться жестким, мог ударить кулаком по столу и окружить себя аурой нужной вещи, ни разу не упомянув о том, чего нельзя было говорить вслух. Уолли заявил начальству: вы представляете нас американскому народу как лучших тест-пилотов страны, и мы *действительно* одни из лучших, даже без всякой рекламы. Но вы ведь не даете нам возможности совершенствовать мастерство! Прежде чем я принял участие в программе, я летал на истребителях со скоростью 2 Мах и выше. А теперь нам приходится поддерживать свое мастерство на паре старых развалюх, которые едва развивают 1 Мах. Где здравый смысл? Это же все равно что собираться выступить в чемпионате мира по футболу, а до этого целый год играть против команды

пенсионеров на юге Джерси. В такие минуты Уолли был страшен, и вскоре ребята получили пару F-106 - второе поколение истребителей F-102, - способных достигать скорости 2,3 Мах. В то же время они пытались что-то делать с F-102. Но даже полеты на F-102 были серьезным шагом за границы подготовительной программы, которая предполагала, что экспериментальные полеты любого вида не принесут никакой пользы астронавту «Меркурия». И это мнение оставалось очень живучим, несмотря на все заявления Уолли и Дика.

На конференции в Вудс-Хоул Воуз утверждал, что полеты на F-102 развивают в астронавтах «способность принимать решения». Но авиационный психолог из Университета штата Иллинойс, Джек А. Адаме, заявил, что не понимает, как способность принимать решения при полетах на F-102 может сравниться с той огромной ответственностью, которая ложится на астронавтов «Меркурия». Задача астронавта больше напоминает работу радионаблюдателя, чем пилота. Другой психолог, Дж. Браун из Университета Флориды, также был сбит с толку:

– Довольно часто упоминалось, что в проектах «Меркурий», X-15 и «Дина-Сор» должны использоваться опытные летчики, - сказал он. - Однако очевидно, что для проекта «Меркурий» опытные пилоты гораздо менее важны, чем для двух других. И принесет ли летная подготовка какую-нибудь пользу для «Меркурия» - это еще большой вопрос.

Но внутри НАСА эта позиция больше не была такой прочной. С чисто политической или рекламной точки зрения главным козырем НАСА являлся именно *астронавт,* а семеро астронавтов «Меркурия» представлялись общественности и Конгрессу как замечательные пилоты и вовсе не как объекты исследований. И если астронавты считают себя пилотами - не важно, великими или нет, - то зачем им противоречить? Парни чувствовали это; как говорил Уолли Ширра, «они накопили достаточно престижа в стране». Так что следующим их шагом было свести на нет научные и методические эксперименты, в которых их заставляли участвовать в роли подопытных кроликов. Они просто называли такие эсперименты бесполезными, глупыми и вычеркивали их из своих графиков. И здесь они получили поддержку инструктора Уолта Уильямса. Уильямс был добродушным великаном, одним из поистине гениальных инженеров серий «X» в Эдвардсе, человеком, который превратил сверхзвуковые летные испытания в точную и рациональную науку. Во время летной эксплуатации Уильямс не терпел вещей, *не относящихся к делу.* Единственным инженером, который не уставал повторять, что астросила (как ее теперь называли) выходит из-под контроля, был один из

помощников Уильямса, Кристофер Колумбус Крафт-младший, остроумный горожанин тридцати шести лет, типичный авиационный инженер. Криса Крафта назначили летным инженером «Меркурия», но ко всему, что было связано с астронавтами, он относился без всякого трепета. Семеро парней были на пределе. Их раздражала «капсула» - и само слово, и заявления о том, что внутри ее будет сидеть не пилот, а подопытное животное. Постепенно в публикациях и отчетах НАСА начали употреблять термин «космический корабль». Затем подняли вопрос об окне кабины. В капсуле «Меркурия» окна не было - лишь маленький люк сбоку от головы астронавта. Окружающий мир можно было рассмотреть исключительно с помощью перископа. Считалось, что наличие окна может вызвать пробой обшивки из-за перепадов давления. Теперь же астронавты настаивали на том, чтобы окно было. И инженеры начали проектировать его. Затем парни стали требовать люк, который они могли бы открывать самостоятельно. Люк в его нынешнем виде запирался на болты. Чтобы выбраться из капсулы после приводнения, астронавту надо было либо протиснуться через горловину, словно вылезая из бутылки, либо ждать, пока болты открутят. Теперь инженеры стали проектировать люк с разрывными болтами: астронавт мог открыть его с помощью детонатора. Было уже поздно добавлять в конструкцию капсулы - *космического корабля* -новые элементы. С проектом и так уже запаздывали. Но на всех последующих космических кораблях они будут стоять…

А почему? Потому что у *пилотов* были окна в кабинах и люки, которые они могли открывать самостоятельно. Вот во что все упиралось: быть *пилотом,* а не подопытным кроликом. Но парни не остановились на окне и люке, вовсе нет. Теперь они хотели… *ручного управления ракетой!* Они вовсе не шутили! Если астронавт как капитан корабля *(а не капсулы)* был уверен, что стартовый двигатель неисправен, он мог бы вести ракету самостоятельно - как любой нормальный пилот.

Они, наверное, шутят! - говорили инженеры. Перспектива того, что человек сможет управлять ракетой изнутри баллистического аппарата, была настолько отдаленной, что это вызывало смех. Предложение являлось настолько радикальным, что инженеры знали: им придется резко возражать. Но семерым пилотам было не до смеха. Они еще хотели полностью контролировать процесс вхождения в атмосферу. Они желали устанавливать угол атаки капсулы самостоятельно и запускать тормозные двигатели без всякой автоматики. От этого предложения инженеры только морщились. А Слейтон требовал

даже переделать ручной регулятор так, чтобы с его помощью можно было включать тормозные двигатели и заставлять капсулу вращаться, покачиваться и рыскать. Вернее, с помощью рычага должны были производиться покачивания и вращения, а рыскания - с помощью педалей, ногами. Именно так это выглядело в самолете: двухосный рычаг плюс педали. Именно так *пилоты* производили контроль положения самолета в воздухе.

Журналу «Лайф», благоговеющей общественности, благоговеющим политикам и прочим не было никакого дела до того, будут астронавты выступать в роли пилотов или нет. Достаточно того, что они решились забраться на верхушку ракеты ради битвы с русскими за небесную твердь и полететь в космос или же погибнуть. Но для самих астронавтов этого было недостаточно. Все они считались опытными военными летчиками, а пятеро к началу проекта «Меркурий» уже достигли высших уровней невидимого зиккурата, поэтому они собирались отправиться в космос как пилоты, а не в какой-либо другой роли.

Контроль - по крайней мере в виде дублирования автоматической системы - был единственным, что могло бы положить конец вечным издевкам: *первый полет совершит обезьяна.* Выступая перед братством, Слейтон выдвинул этот момент на первый план, сострив насчет «обученного в колледже шимпанзе». Это выглядело просто сарказмом и преувеличением. Слейтон вовсе не имел в виду, что такой колледж действительно существовал.

Но в пустынях Нью-Мексико, примерно в восьмидесяти милях к северу от Эль-Пасо и мексиканской границы, на военно-воздушной базе Холлоумэн, являвшейся частью ракетного комплекса «Белые пески», НАСА была организована колония шимпанзе для проекта «Меркурий». Этот факт не скрывали, но о нем мало кто знал. Программа с шимпанзе была устроена главным образом для «медицинской Кассандры». Когда Объединенный комитет Вооруженных сил и Национального научно-исследовательского совета посетил в январе 1959 года новое заведение НАСА в Лэнгли, помимо прочих там присутствовали и врачи, предупредившие о том, что состояние невесомости, равно как и высокие перегрузки, могут оказаться разрушительными для здоровья и, следовательно, необходимы предварительные полеты животных. И теперь двадцать ветеринаров обучали сорок шимпанзе в аэромедицинской исследовательской лаборатории в Холлоумэне. В конечном итоге нужно было выбрать одно животное - для того, что считалось генеральной репетицией первого пилотируемого полета. Идея заключалась не только в том, чтобы увидеть, выдержит шимпанзе

напряжение или нет, но и в том, чтобы узнать, сможет ли животное во время полета нормально использовать свои мозги и конечности.

Шимпанзе отбирались как по уму, так и по психологическому сходству с людьми. Они должны были научиться выполнять по подсказке достаточно сложные действия. Предполагалось, что если они научатся выполнять задания на земле, то те же самые команды можно подавать им и во время космического полета, наблюдая, как влияет на них невесомость. В самом начале ветеринары решили, что для успешного выполнения работы одних только поощрений будет недостаточно. Единственно правильной методикой считалась закалка объекта. Этот принцип был основан на избежании боли. Иначе говоря, если обезьяна не справлялась с работой, она получала электрические разряды в ступни.

Ветеринары из Холлоумэна, как и большинство их коллег, сочувствовали животным и старались уберечь их от страданий, а не наоборот. Но речь шла о войне! Программа с шимпанзе была существенной частью битвы за небесную твердь. Не время для половинчатых мер! Как заявляли каждый день конгрессмены, выживание нации находилось под угрозой. Ветеринарам дали инструкцию завершить работу как можно скорее и эффективнее. Существовало несколько способов обучения животных, но только *закалка объекта,* основанная на концепциях Б.Ф. Скиннера, считалась более или менее универсальной. К ступням обезьян прикреплялись пластины психомоторной стимуляции, животных привязывали к креслам, и процесс начинался… А когда шимпанзе справлялись с заданием, их похлопывали по плечу и гладили - предварительно убедившись, что они в хорошем настроении и не попытаются откусить вам нос.

Да, обезьяны не были глупыми. Интеллект у них был ненамного ниже, чем у человека. У них имелись воспоминания, они могли прогнозировать развитие ситуации. Детенышами эти незнакомые животные - люди - отловили их в Западной Африке, оторвали от всего знакомого окружения, посадили в клетки и отправили на корабле в это проклятое место, в пустыню Нью-Мексико. Здесь животные по-прежнему сидели в клетках, если не попадали в руки извергов в белых халатах, которые связывали их ремнями, били электрическими разрядами и заставляли выполнять совершенно безумные упражнения. Животные всеми правдами и неправдами пытались сбежать. Они огрызались, плевались, кусались, грызли ремни и делали это постоянно. Или же выжидали и пытались перехитрить. Они притворялись, что готовы подчиняться, но как только белые халаты ослабляли

бдительность, тут же пользовались этим. Но сопротивление и уловки были бесполезны. Все, чего они добились, - новая порция электрошоков. Некоторые из лучших обезьян были также самыми непокорными и изобретательными. После электрошоков они, казалось, сдавались и покорялись судьбе, а затем вновь пытались продрать белым халатам пару дырок на заднице. Так что приходилось иногда всыпать резиновым шлангом или чем-нибудь еще этим непокорным маленьким ублюдкам.

Затем наконец начиналась самая сложная часть подготовки. Она имела две основные формы: во-первых, снижение восприимчивости, или избавление от страхов, которые могли охватить животное во время полета (неподготовленный шимпанзе приходил в ужас только от того, что его сажали в капсулу); во-вторых, помещение животного в процедурный тренажер - точную копию капсулы, в которой оно будет находиться во время полета, - и обучение его в ответ на вспышки лампочек и зуммеры нажимать соответствующие переключатели. И все это день за днем, пока обстановка не станет настолько же знакомой, обычной и повседневной, как офис.

Ветеринары возили обезьян на самолете в Райт-Паттерсон, на центрифугу. Их привязывали к креслам в гондоле, запирали люк, включали звук запуска ракеты «Редстоун» и начинали вращение, постепенно увеличивая силу тяжести. Обезьян отправляли в параболические полеты на заднем сиденье истребителя, чтобы познакомить их с ощущением невесомости. Их помещали на бесконечные часы и бесконечные дни в процедурный тренажер, обучая выполнять задания по команде. Так как на шимпанзе во время полета не собирались надевать компенсирующий костюм, животное помещали в камеру с повышенным давлением, которую ставили в капсулу «Меркурия». Во внутренней камере перед обезьяной располагалась панель управления. День за днем, месяц за месяцем обезьяна обучалась действовать определенными переключателями в разных последовательностях в ответ на вспышки лампочек. Если она выполняла задачу неправильно, то получала электрошок. Если правильно - банановые пилюли и похвалу от ветеринаров. Постепенно обезьяны уставали и полностью покорялись. Ведь осуществлялась *закалка объекта.* Избежать электрошоков и получить пилюли и похвалу стало самым главным в их жизни. Бунт был подавлен.

Обезьяны приступили к обучению тогда же, когда и астронавты, то есть в конце весны 1959 года. В 1960 году они прошли почти все стадии подготовки астронавтов, за исключением прерывания полета, аварийных операций при выходе в атмосферу и контроля положения космического

корабля.

Некоторые из обезьян научились управлять процедурным тренажером легко и почти так же быстро, как люди. Ветеринары могли с полным правом гордиться своими успехами. С виду животные были мягкими, послушными, умными и приятными, как дети. А вот внутри… Внутри готово было что-то прорваться, словно сигнал противопожарной системы в котельной.

Примерно в восьмистах милях к западу от военно-воздушной базы Холлоумэн, на той же широте, что и крупнейшая пустыня Америки, находился Эдвардс. Программа X-15 стала набирать обороты. В Эдвардс даже приезжали журналисты - эра астронавтики! - и называли X-15 «первым космическим кораблем Америки». На базе жили два человека, которые писали книги о проекте. Одним из них был Ричард Трегаскис, который написал бестселлер «Дневник Гвадалканала». X-15, *первый космический корабль Америки*… Будет ли это так? Еще год назад подобное казалось невозможным. Но сейчас проект «Меркурий» начинал запаздывать. В НАСА запланировали первый пилотируемый полет на середину 1960 года. Но время подошло, а у них не было даже готовой капсулы для беспилотных испытаний.

Главным пилотом НАСА в проекте X-15 был Джо Уокер. Он напоминал Чака Йегера в молодости, только светловолосого, - деревенский парень, любивший летать. Он и говорил, как Йегер, и это была его естественная манера, а не подражание. Йегер вырос в шахтерском районе в Западной Вирджинии, а Уокер - в шахтерском районе в Пенсильвании. Как и у Йегера, тягучее просторечие в речи Уокера перемешивалось с высказываниями насчет параметров, подводимой мощности и экстраполяции. Сам Йегер считал, что Уокер на сегодняшний день - лучший в Эдвардсе.

Да, Уокер выглядел и разговаривал, как молодой Чак Йегер, но на самом деле он был на два года старше. Йегеру исполнилось тридцать семь, а Уокеру - тридцать девять. Уокер был на семь месяцев старше Скотта Карпентера. Так что Уокер не мог ждать. И если бы программы X-15 и X-20 приостановили из-за того, что все внимание и деньги тратились на «Меркурий», это стало бы для него настоящим ударом.

Эдвардс сделался в двадцать раз крупнее, чем во время зенита славы Йегера. Клуб Панчо давно исчез. Военно-воздушные силы воспользовались своим правом выкупить у нее землю, чтобы построить новую взлетно-посадочную полосу. Произошло яростное сражение в суде, во время которого начальник базы обвинил Панчо в содержании публичного дома. Панчо же заявила суду, что знает из достоверных источников: старый дятел дал

своим пилотам инструкцию якобы случайно поджечь ее гостиницу. Вместе со своим четвертым мужем, бывшим управляющим ранчо, прежняя хозяйка уехала в городок Борон, на северо-восток от базы.

В Эдвардсе теперь находились около трех тысяч человек из авиации и примерно семь тысяч штатских. Некоторые из них, включая самого Уокера, были не из НАСА. Однако пустыня оставалась пустыней: она проглотила этих десять тысяч человек, но само место не слишком изменилось, за исключением времени вечерних пробок, когда штатские служащие спешили к кондиционерам, ожидавшим их в пригородных домах. Уокер, его жена и двое детей жили в Ланкастере - пустынном городке примерно в получасе езды на запад. Уокер построил дом в поселке, который какой-то воодушевленный подрядчик - а воодушевленность была главной движущей силой жилищного бума той поры - назвал фермой «Белые изгороди». Чтобы жить там, вы должны были обнести свой дом белым забором. Что же касается фермы, то тут возникли сложности: выращивать было нечего, разве деревья Джошуа. А идея застройщика состояла в том, чтобы жильцы устроили в задней части своего участка курятник и получили таким образом дополнительный доход.

В этом отношении положение Уокера было несколько лучше, чем у Боба Уайта. Уокер и Уайт казались совершенно разными людьми во всех отношениях. Майор Уайт был главным пилотом проекта Х-15. Он всегда оставался сдержанным и корректным. Не пил. Занимался спортом. Был набожен: состоял служкой в католической часовне на базе и никогда - совсем никогда - не пропускал мессу. Стройный, темноволосый, симпатичный, умный, даже утонченный парень. А еще ужасно серьезный. Он был не из тех летучих жокеев, что вечно боятся опоздать в пивную. Немногие отваживались подшучивать над Бобом Уайтом. Семья Уайта жила на самой базе, в омерзительной новостройке на Тринадцатой улице. Перед домом Уайтов был припаркован некрашеный «форд А». Этой старой развалиной, словно пародийной скульптурой нужной вещи, был награжден лучший летчик-испытатель Эдвардса. Другой первоклассный пилот, Скотт Кроссфилд, завершил первую стадию испытаний Х-15 - проверку силовой системы и основных аэродинамических характеристик. Уайту и Уокеру было поручено достичь на машине ее предельных возможностей, то есть добиться скорости выше 6 Мах (или примерно четыре тысячи миль в час), и, самое главное, на высоте двести восемьдесят тысяч футов. Где именно начинался «космос», так и не было решено окончательно. Но пятьдесят миль высоты считались общепринятой пограничной линией. На этой высоте

почти не оставалось атмосферы. На самом-то деле уже когда самолет набирал высоту сто тысяч футов, воздуха оказывалось слишком мало, чтобы поддерживать аэродинамические характеристики. А Х-15 был нацелен на двести восемьдесят тысяч футов - пятьдесят три мили.

Уайт и Уокер начали летать на Х-15 с так называемым Малым двигателем. Он представлял собой два мотора Х-1, встроенных в единый фюзеляж, и давал шестнадцать тысяч фунтов осевой нагрузки. Х-15 был самой страшной из машин, когда-либо поднимавшихся в воздух. Он представлял собой 7,5-тонную черную трубу с маленькими стабилизаторами и огромным хвостом. Черный цвет был выбран для того, чтобы поглощать тепло, вырабатываемое трением, когда корабль поднимался выше ста тысяч футов или возвращался в более густые слои атмосферы. Все ожидали доставки Большого двигателя, XLR-99. Эта ракета выдерживала пятьдесят семь тысяч фунтов осевой нагрузки, что в четыре раза превышало основную массу корабля. А после установки XLR-99 Уокер смог бы стать первым человеком, пересекшим границу космоса. Осевая нагрузка у этого двигателя была лишь на двадцать одну тысячу фунтов меньше, чем у ракеты «Редстоун», и, возможно, именно с ним астронавты могли отправиться в свои первые полеты. По сути именно усовершенствование «Редстоуна» как снаряда подтолкнуло инженеров НАСА, таких как Уолт Уильямс, к идее создания Х-15 в начале пятидесятых годов.

Почему же тогда все носились с проектом «Меркурий» и почти не уделяли внимания Х-15? Спустя некоторое время парни это поняли (и пытались изо всех сил казаться беззаботными): семеро астронавтов «Меркурия» стали национальными героями, даже не покинув землю, лишь потому, что они добровольно вызвались прокатиться на ракете. А Уокер, Уайт, Кроссфилд - и раньше всех Чак Йегер - *уже* летали на ракетах, от Х-1 до Х-15. И летали они в качестве *пилотов*. Системой управления Х-15 становился собственный мозг пилота, а направляли корабль его руки. В системе же «Меркурий-Редстоун» в роли пилота выступала компьютерная сеть, а астронавт был пассажиром. Почему никто не понимал эту простую вещь? Потому что на астронавтов смотрели как на лучших бегунов в гонках с русскими? Что ж, если так, то в этом заключалось достаточно иронии. В середине 1960 года астронавты должны были отправиться в свои первые космические полеты. Именно поэтому была выбрана система «Меркурий»: неприятно, но быстро. Во всяком случае так предполагалось. Однако капсула «Меркурия» еще даже не была готова. Одна отсрочка следовала за другой. Уже

казалось невозможным, что первый полет состоится раньше 1961 года. Проект X-15 теперь *опережал* проект «Меркурий» и готов был штурмовать космос раньше.

7 мая Уокер совершил первый настоящий скоростной полет на X-15 с Малым двигателем и достиг 3,19 Мах (или 2111 миль в час) - немного больше, чем мировой рекорд Мела Эпта на X-2 (2094 мили в час). 19 мая Боб Уайт на X-15 с Малым двигателем попытался достичь максимальной высоты. Получилось сто девять тысяч футов - на семнадцать тысяч меньше рекорда, установленного Айвеном Кинчелоу на X-2. Но тут надо было учесть один момент, о котором все как будто забывали. Кинча и Мела не было в живых. Мел Эпт погиб через несколько минут после установления своего рекорда скорости, пав жертвой демона, подстерегающего ракеты на скорости выше 2 Мах в разреженном воздухе на высоте примерно семьдесят тысяч футов: нестабильность осей рыскания или вращения… После этого обычно следовало неконтролируемое падение. Порою оно принимало форму инерционного взаимодействия: это случалось, когда пилот пытался накренить ракету, а она срывалась в полное вращение и начинала раскачиваться и рыскать, переворачиваясь через корпус. Некоторые пилоты считали, что понятие «инерционное взаимодействие» плохо объясняет природу явления. Машина просто «отвязывалась», как выражался Кроссфилд, теряла всякое подобие аэродинамических свойств и падала с неба, словно бутылка или отрезок трубы. Справиться с таким падением было невозможно. Пилот испытывал огромное давление, его бросало по кабине. И чем упорнее он пытался работать рычагами, тем хуже становилось. Йегер смог первым проскочить в эту дыру сверхзвуковой «оболочки»: на X-1A он установил рекорд скорости - 2,42 Мах. Он потерял сознание и падал семь миль, пока не вошел в более густой слой атмосферы на высоте двадцать пять тысяч футов, где ему удалось пустить машину в штопор. А уж из штопора он умел выйти, и это спасло ему жизнь. Кинч тоже начал падать во время своего рекордного полета, но справился с управлением на такой же небольшой высоте, что и Йегер. Это произошло спустя двадцать дней после гибели Мела Эпта. Мел попытался катапультироваться, но это ему не удалось. Йегер всегда считал, что катапультироваться из ракетного самолета - совершенно бесполезное дело. Кроссфилд называл это «совершить самоубийство, чтобы не быть убитым». Инерционное взаимодействие чуть не убило Кита Мюррея в 1954 году, когда он установил рекорд высоты - девяносто четыре тысячи футов - на X-1A; дважды с ним сталкивался Джо Уокер - на XF-102 и на X-3.

Джо Уокер говорил, что всякий раз справлялся с этим явлением с помощью «маневра Иисуса Христа». Он говорил: «При выполнении маневра Иисуса Христа вы снимаете руки с панели приборов и со сверхъестественной силой вспоминаете свою мать». По сути, это был единственный выход.

Рассказывая об этом, Джо Уокер улыбался до ушей… словно говорил о спорте. Но любой будущий пилот Х-15 видел учебный фильм о полете Мела Эпта, и зрелище это было не из веселых. Кинокамера была установлена в кабине, за спиной Эпта. Это была стоп-кадровая камера: она делала один снимок в секунду. На одном из них Эпт в своем белом шлеме сидел прямо. На другом - его уже перевернуло вниз головой и ударило о стену кабины. На одном кадре в окне кабины видна горная гряда, словно Эпт идет в пикирование, а на следующем - только чистое небо: самолет перевернулся вверх дном, как бутылка. Этот фильм казался бесконечным. Его было жутко смотреть, потому что все знали: в конце эта фигурка в белом шлеме погибнет.

«Лайф» писал о том, как Дик Слейтон однажды побывал в перевернутом штопоре на F-105. Удовольствия мало, но перевернутые штопоры помогали справиться со сверхзвуковой нестабильностью. На людей производило впечатление то, что семеро астронавтов «Меркурия» рисковали взорваться в ракете «Редстоун». О господи! Ведь уже столько славных парней взорвалось в ракетах! Х-2 Скипа Зиглера взорвался, еще не отделившись от корабля-носителя В-29, в результате чего погибли и Скип, и экипаж В-29. То же самое едва не случилось с Питом Эверестом на Х-1D и с самим Уокером на Х-1А. Корабль Уокера был прикреплен под бомбовым отсеком В-29, а на высоте тридцать пять тысяч футов, за семьдесят секунд до запуска, взорвался топливный бак ракеты. Уокер выбрался наружу, забрался в В-29, потерял сознание от недостатка кислорода, воскрес от «дежурной» бутылки с кислородом, вновь спустился в горящий Х-1А и попытался выпустить за борт остатки топлива, чтобы предотвратить сгорание обоих самолетов. Ракетный самолет все же рухнул в пустыне. А Уокер за свою вылазку в горящий Х-1А получил медаль «За отличную службу».

Это случилось в августе 1955 года, вызвало не очень много шума в прессе, а сейчас вообще уже никто не помнил, что все эти вещи происходили при *пилотируемых ракетных полетах.* Большой двигатель уже был на подходе, и если бы люди из НАСА поделились деньгами, персоналом и вниманием с проектами Х-15 и Х-20, то у Соединенных Штатов в достаточно короткий срок вполне мог бы появиться орбитальный космический корабль. Именно *корабль,* то есть машина с пилотом внутри, который

своими руками поднимал бы ее в воздух, а потом сажал на крышу мира - в Эдвардсе. Дело было не только в том, что приводнение в капсуле «Меркурия» с парашютом казалось пилотам Эдвардса примитивным и унизительным. Оно еще и представляло большую опасность. Малейшая ошибка в траектории или расчете времени - и капсула упадет в сотнях миль от цели. А любой, кто летал на самолете-разведчике, знал, как трудно заметить небольшой объект в открытом море, особенно в плохую погоду.

Многие были убеждены, что в подготовке к космическому полету пилоты X-15 примерно на год опережают астронавтов. Программа проекта «Меркурий» позаимствовала очень многое из учебной программы X-15, за исключением полетов. Полет на X-15 обходился очень дорого - примерно в сто тысяч долларов, включая оплату труда обслуживающего персонала, - и поэтому не было смысла использовать для тренировочных полетов собственно X-15. С помощью последнего технологического достижения - компьютера - в НАСА построили первый полномасштабный летный симулятор. Его реалистичность была просто сверхъестественной. Конечно, нельзя было воспроизвести повышение давления при космическом полете - и так родилась идея использовать центрифугу в Джонсвилле.

Над плечом центрифуги находился балкон, который называли «Тронный зал», потому что на нем располагался ряд зеленых пластиковых кресел с высокими спинками. Каждое из них было сделано по заказу и повторяло контуры тела того или иного пилота. И на каждом кресле было написано имя: «А. Кроссфилд» (первое имя Кроссфилда было Альберт), «Дж. Уокер», «Р. Уайт», «Р. Рашуорт», «Ф. Петерсен», «Н. Армстронг» и так далее. Выстроенные в ряд, они напоминали царские мумии; позже к ним присоединились кресла с надписями «Дж. Гленн», «А. Шепард», «У. Ширра» - и с именами остальных четверых. Астронавты занимались на центрифуге, которая изначально была разработана для Уокера и других пилотов X-15. Процедурный тренажер астронавтов представлял собою модифицированную версию симулятора X-15. В НАСА даже наспех построили симулятор инерционного воздействия - устройство, которое вращало астронавта по трем осям (раскачивания, вращения и рыскания) одновременно; но тренировки на нем были столь опасным делом, что данное изобретение использовалось нечасто. Джо Уокер и его товарищи летали таким образом в реальности, на большой высоте… И где же настоящие пилоты совершали параболические полеты в F-100F, чтобы испытать состояние невесомости? Конечно, в Эдвардсе. Первым такой полет совершил Чак Йегер, а затем - Кроссфилд. А семеро астронавтов совершали

параболические полеты на заднем сиденье, за спинами пилотов Эдвардса.

В большинстве своем участники проекта X-15 трезво оценивали ситуацию. С технической точки зрения ничто не мешало тому, чтобы за X-15 последовали X-15B, X-20 или еще какой-нибудь аэродинамический космический корабль. Но с политической точки зрения после октября 1957 года, когда был запущен «Спутник-1», шансы становились весьма незначительными. Политикам, участвующим в космической гонке, требовался небольшой пилотируемый космический корабль, который удалось бы запустить как можно скорее, используя уже имеющиеся ракетные двигатели. А братья из Эдвардса знали: совершенно бесполезно пытаться заставить политиков не лезть не в свое дело.

В середине 1960 года политическая обстановка начала меняться. Первые признаки появились в мае, когда Уокер и Уайт начали испытывать X-15 с Малым двигателем. Но перемены были вызваны совершенно иными причинами.

Началось все с так называемого инцидента U-2. Советская ракета класса «земля-воздух» - никто даже не знал, что Советы создали такое оружие, - сбила U-2, шпионский самолет ЦРУ, управляемый Фрэнсисом Гэри Пауэрсом. Хрущев использовал этот инцидент для того, чтобы оскорбить президента Эйзенхауэра на конференции в Париже. Это был год выборов, и оба главных кандидата от демократической партии, Линдон Джонсон и Джон Ф. Кеннеди, начали использовать тему советского превосходства в ракетостроении как средство борьбы с администрацией Эйзенхауэра. Тем временем Советы с их могущественным «Интегралом» всерьез взялись за дело. Они отправили в космос несколько огромных пятитонных космических кораблей с манекенами или собаками на борту. Несомненно, у этих машин имелась весьма мощная и сложная система, достаточная для того, чтобы вывести на орбиту человека. НАСА же ничего не оставалось, как отказаться от первоначального плана осуществить пилотируемый баллистический полет в 1960 году. Не было даже готовой капсулы, а все тестовые запуски ракет и прочие важные события срывались.

29 июля представители НАСА вызвали семерых астронавтов и сотни очень важных персон на мыс Канаверал для широко разрекламированного первого испытания системы «Меркурий-Атлас» - капсулы «Меркурия», установленной на верхушке ракеты «Атлас». Ракета «Атлас», с ее 367 тысячами фунтов осевой нагрузки, должна была использоваться для пилотируемых орбитальных полетов; для первых полетов «Меркурия» -

суборбитальных - предполагалось использовать меньшую по размерам ракету «Редстоун». День 29 июля выдался пасмурным и дождливым, что должно было сделать запуск ракеты еще более зрелищным. Земля затряслась под ногами, и ракета стала медленно подниматься вверх на трех столбах пламени. Впечатляющее зрелище! Спустя шестьдесят секунд ракета уже летела к горизонту, к вершине своей траектории, астронавты и все прочие задрали головы, наблюдая за этим восхождением Ахурамазды, как вдруг - *ба-бах!* - она взорвалась. Как раз над их головами! На мгновение показалось, что ракета разлетелась на тысячу кусков, которые сейчас упадут прямо на головы собравшимся. Но на самом деле такой опасности не было: взрывная волна отнесла обломки далеко от места запуска. Все произошло на удивление обыденно… Но для проекта «Меркурий» это готовило плохие новости. Конечно, о полном фиаско говорить было рано. Полное фиаско случилось позже, в тот год, когда люди из НАСА устроили испытания на мысе Канаверал, чтобы показать всем политикам, что система «капсула плюс ракета» почти готова к пилотируемому полету. Ради такого крупного события на Мыс прилетело пятьсот важных персон, включая многих конгрессменов и видных деятелей демократической партии. Ракета «Редстоун» была недостаточно мощной для выведения капсулы на орбиту, но предполагалось, что ракета поднимет капсулу выше чем на сто миль (на пятьдесят миль выше границы атмосферы), а затем капсула спустится в атмосферу и приводнится на парашюте в Атлантическом океане, примерно в трехстах милях от Мыса, возле Бермуд. Астронавта в капсуле, естественно, не было. Чиновники расселись на трибуне, и в громкоговорителях послышался обратный отсчет: «Девять… восемь… семь… шесть…» и так далее, а затем: «Пуск!» - и из ракеты вырвались мощные столбы пламени… Огромная белая стрела покачнулась, но затем, похоже, передумала и подала сигнал своей компьютерной центральной нервной системе, потому что столбы пламени внезапно исчезли, а ракета с негромким хлопком вновь осела на пусковую установку. С вершины ракеты сорвалась вверх небольшая штучка с острым носом - аварийная башня капсулы. На глазах остолбеневших зрителей она поднялась вверх примерно на четыре тысячи футов, а потом стала спускаться на парашюте. Она напоминала значок принадлежности к какой-нибудь партии. Приземлилась она примерно в четырехстах ярдах от ракеты, на сонных берегах Банана-ривер. Пятьсот важных персон проехали через всю Флориду в эту забытую богом каменистую пустыню, где невидимые клопы в кровь искусывали лодыжки, чтобы увидеть

огни Армагеддона и услышать, как дрожит под ногами земля, - а вместо этого они услышали *хлопок,* словно вылетела пробка из бутылки «Спуманте». Итак, фиаско проекта «Авангард» повторилось, правда, на этот раз все было еще хуже. Тогда, в декабре 1957 года, люди хотя бы вдоволь налюбовались на столбы пламени и взрыв. По крайней мере, это выглядело почти как катастрофа. Кроме того, тогда битва в небе только начиналась. Но на этот раз все оказалось просто смешно и нелепо!

Кеннеди победил на выборах. Во время своей кампании он столь яростно обвинял НАСА в некомпетентности, что исход был заранее предрешен: вскоре последовало увольнение шефа НАСА Т. Кита Гленнана, который к тому же был республиканцем. Теперь стоял вопрос о том, с кого еще снимут голову. Как насчет Боба Гилрута? Ведь именно он отвечал за проект «Меркурий», зашедший в тупик. Или же фон Брауна, этого немецкого ракетного гения? Дебаты становились все более саркастичными, и даже фон Браун начал подвергаться нападкам. Ну а что до семерых храбрых парней…

Когда пошли такого рода разговоры, в Эдвардсе тут же начали «настраивать радар»… Несколько месяцев в НАСА ходили слухи, что проект X-15 станет для летучих жокеев прощальным подарком. Никто не заявлял об этом публично, но все знали: впервые сам проект «Меркурий» был признан негодным. Советником Кеннеди в области науки был Джером Визнер из Технологического института Массачусетса. Он представил Кеннеди отчет, в котором говорилось буквально следующее.

Проект «Меркурий» был продан администрации Эйзенхауэра на первой волне паники после запуска «Спутника» как быстрое решение главной задачи - отправить человека в космос раньше русских. А случай с «пробкой из-под шампанского» особенно ярко продемонстрировал, что у НАСА не была готова даже примитивная система «Меркурий-Редстоун». Если бы даже система работала, то ракета «Редстоун» смогла бы вывести человека только на суборбитальную траекторию, и то лишь на пятнадцать минут. А могущественный советский «Интеграл» уже запустил серию огромных кораблей и, вероятно, находится на грани запуска человека не только в космос, но и на земную орбиту. Но есть одна область, где Соединенные Штаты опережают русских, - беспилотные научные спутники. Так почему бы не сосредоточиться на этой программе, раз уж космическая гонка все равно проиграна? Почему бы не бросить все эти лихорадочные попытки превратить маломощные снаряды «Редстоун» и «Атлас» в космические ракеты, а вместо этого не разработать продуманную,

солидную долгосрочную программу с использованием более крупных ракет, таких как «Титан», которые будут готовы в течение восемнадцати месяцев?

И вот, пожалуйста! Насколько было известно Джо Уокеру и всем в Эдвардсе, под солидной долгосрочной программой на основе «Титана» подразумевалась программа X-20 или «Дина-Сор», к которой приступят сразу же после завершения проекта X-15. Военно-воздушные силы, отвечавшие за проект X-20, так и не оставляли попыток осуществить полную программу пилотируемого космического полета. Всегда казалось несправедливым то, что в НАСА присвоили все наработки программы Фликингера «Человек в космосе как можно скорее» и вложили их в проект «Меркурий». Возможно, после перестановок в администрации ситуация изменится.

Джо Уокер чувствовал себя превосходно. В августе он установил новый рекорд скорости на X-15, выжав из Малого двигателя все, на что тот был способен, - 3,31 Mах, или 2196 миль в час. А после приземления на берегу озера Роджерс он издал ковбойский клич, который все услышали по радио. Таков был Джо Уокер. Неделю спустя Боб Уайт установил на X-15 новый рекорд высоты - 136 500 футов, то есть немногим более двадцати пяти миль. Это был отличный полет. Малый двигатель был использован до предела. А условия почти полностью соответствовали условиям космического полета. Боб поднял корабль в воздух по баллистической дуге - именно по той траектории, по которой должна была взлететь система «Меркурий-Редстоун»… когда-нибудь. При подъеме уровень перегрузок составлял 5 g (астронавт в «Меркурии» должен был испытывать нагрузку в 6 g). Состояние невесомости длилось примерно две минуты - в то время, когда корабль поднялся на вершину своей дуги. Астронавт в «Меркурии», как предполагалось, должен был находиться в невесомости пять минут. На высоте 136 500 футов воздух был такой разреженный, что Уайт совсем не мог управлять аэродинамикой. Там стояла полнейшая тишина, и можно было видеть пейзаж внизу на сотни миль - от Лос-Анджелеса до Сан-Франциско.

Это очень напоминало полеты на «Меркурии», как они задумывались, за исключением того, что Боб Уайт был пилотом от начала и до конца. Он контролировал полет! Он поднял корабль, провел его через атмосферу и опустил в Эдвардсе. Он не плюхнулся в воду, словно обезьяна в ведре. Портрет Боба Уайта появился на обложке «Лайфа». В конце концов, во вселенной существовали Справедливость и Логика. Боб Уайт на обложке журнала «Лайф»! Уже целый год «Лайф» был бюллетенем

астронавтов «Меркурия». Но теперь правда открылась даже Генри Льюсу и его людям. Наверное, они поставили не на ту лошадь. Ведь так? Теперь Уокер, Уайт и Кроссфилд могли позволить себе немного зависти друг к другу. Люди из телешоу «Такова ваша жизнь» прибыли в Эдвардс и беседовали со всеми, кто знал Джо Уокера. Это было одно из самым популярных шоу на телевидении, и строилось оно как вечеринка с сюрпризом: герой, в данном случае Уокер, ничего не знал до самого начала шоу, в котором излагалась его биография. Скотт Кроссфилд заключил контракт на написание своей автобиографии, а к Бобу Уайту обратилось с предложением о контракте издательство «Тайм-Лайф».

У Боба Уайта все было в порядке. В «Лайфе» о нем напечатали большой материал, и все увидели, что Уайт ни в чем не изменил себе. Журналисты изо всех сил пытались сочинить о нем одну из этих «личных историй», но из Уайта удалось выжать лишь крайне схематичный набросок автобиографии. Таков уж был Боб Уайт.

Истинный брат!

далее
в начало
назад

9. ГОЛОСОВАНИЕ

Пейзаж навевал тоску. Смотреть было не на что: снег, клубящийся над дорогой, и медленно проплывающая неприглядная сельская местность. Между Лэнгли и Арлингтоном даже лес выглядел унылым и настолько чахлым, что и снег его не скрашивал. По автомобильному приемнику было слышно, как Джон Ф. Кеннеди начинает свою инаугурационную речь. Качество приема было плохим, звук то пропадал, то снова пробивался через помехи. Диктор приглушенным голосом, словно комментируя теннисный матч, объявил, что в Вашингтоне сейчас холодно, на Капитолийский холм дует ветер, а Кеннеди стоит без головного убора и без пальто. Голос Кеннеди был неестественно высоким. Казалось, он кричит для того, чтобы согреться. Он произносил множество высокопарных слов. Но они проплывали мимо сидящего в автомобиле Джона Гленна, как снег и низкорослые сосны за окном.

В этом заключалась доля иронии, потому что сначала Лоудон Уэйнрайт думал, что Гленн полностью поглощен приветственной речью нового президента. Он вертел ручку настройки приемника, пытаясь справиться с помехами, и что-то говорил, но Гленн, казалось, не обращал внимания. Уэйнрайт был одним из журналистов «Лайфа», которым было поручено написать «личные истории» астронавтов, и он собирался как следует познакомиться с Гленном. Сейчас Гленн ехал домой и подвозил журналиста до Национального аэропорта. Если бы Гленн пытался уловить каждое слово Кеннеди, в этом не было бы ничего удивительного, ведь Джон - представитель лучшей разновидности знаменитостей. Он серьезно относится к Богу, стране и домашнему очагу. Но вскоре Уэйнрайт заметил, что Джон не слышит ни его, ни президента. Он находился где-то далеко, за тысячу миль отсюда, и там его не ждало ничего хорошего.

За три последних месяца острое чувство соперничества между семерыми парнями совершенно сошло на нет. Все участники проекта «Меркурий», включая астронавтов, испытывали серьезное - нет, *ужасное* - беспокойство. После неудач с запуском системы «Меркурий-Атлас» и случая с «пробкой из-под шампанского» вопрос уже стоял не о том, кто из них первым отправится в космос, а о том, полетит ли кто-нибудь из них в космос вообще или даже продолжат ли они носить титул *астронавта.*

Естественно, для Боба Гилрута, Хью Драйдена, Уолта Уильямса, Кристофера Крафта и прочего начальства из НАСА прикрытие проекта «Меркурий» по каким-либо причинам было бы

сокрушительным поражением. Но все равно не таким, как для астронавтов. Подумать только! Вас объявляли самыми храбрыми людьми в Америке, бесстрашными пионерами космоса, помещали ваши фотографии на обложку «Лайфа», вас восторженно приветствовали рабочие на заводе в Сан-Диего, о вас мечтала каждая сочная молодая буфетчица в «Конакаи»… И после всего этого вам говорят: огромное спасибо, но все отменяется… Ведь теперь они станут товаром второго сорта! Они снова переоденутся в форму - авиационную, флотскую, морской пехоты - и будут отдавать честь и суетиться, семеро самых смешных неудачников в армии!

Попробуйте только представить себе это… А в конце 1960 года все складывалось именно так. Все они - астронавты, администраторы, инженеры, специалисты - внезапно оказались в такой панике, что началась «обозная» стадия. Они старались изо всех сил, как попавшие в осаду пионеры на диком Западе. Теперь стало делом чрезвычайной важности протолкнуть вперед программу «Меркурий-Редстоун», прежде чем новый президент и его научный советник Визнер найдут общий язык с НАСА. Их согревала отчаянная надежда завершить несколько испытаний, которые продвинули бы программу так близко к первому пилотируемому полету, что Кеннеди не решился бы закрыть проект «Меркурий», не оставив им хоть одной попытки. Так что все лезли из кожи вон, не забывая при этом о предосторожностях. Количество беспилотных испытаний было резко сокращено. Каждый тест строился на результатах предыдущего, а первый пилотируемый полет должен был состояться в течение трех месяцев. Они были готовы попробовать то, о чем раньше даже и не думали. Вместо того чтобы подготовить к следующему испытанию новую ракету, они решили использовать ту, что участвовала в случае с «пробкой из-под шампанского». В конце концов, она ведь не взорвалась, а просто отказалась взлетать.

Именно такие царили настроения - вперед! туда! к следующей вершине! не оглядываться назад! - когда Боб Гилрут пригласил Гленна и остальных шестерых парней на встречу в офисе в Лэнгли, как раз накануне Рождества. Гилрут всегда сочувствовал ребятам, а сейчас, когда началась эта гонка, забота была прямо-таки написана у него на лице. Казалось, он хотел сказать: это ужасно, но я могу послать одного из вас в космос, не обращая внимания ни на какие предосторожности. Когда они собрались в его офисе, Гилрут сказал, что им нужно провести голосование равных на такую тему: «Если я сам не смогу совершить первый космический полет, то кто, по-моему, достоин это сделать?» Такие голосования не были редкостью в армии. В

свое время они практиковались старшекурсниками военных академий в Вест-Пойнте и Аннаполисе. А во время отбора астронавтов к подобному голосованию обращались группы финалистов в Лавлейсе и Райт-Паттерсоне. Но таким голосованиям не придавали особого значения. Они всего лишь являлись показателем того, как люди одного профессионального уровня относятся друг к другу. Пилоты считали голосования напрасной тратой времени, потому что у тебя либо была нужная вещь в воздухе, либо не было, а карьера военного, особенно тех, кто обладал слепой готовностью рисковать, вовсе не носила характера соревнования. Но неспроста Боб Гилрут был так взволнован… Им нужно как следует все обдумать, проголосовать письменно и положить листы бумаги ему на стол. От одного только взгляда на Гилрута каждый из них начинал нервничать.

В те рождественские каникулы в НАСА творилось нечто потрясающее. Каждый работал как фанатик. А самого Рождества в этой бешеной гонке никто даже не заметил. Бюрократические порядки больше ничего не значили. Все, кто был задействован в проекте «Меркурий», могли запросто обратиться по любому вопросу к любому сотруднику НАСА. Если вы, например, хотели встретиться лично с Гилрутом, то вам нужно было всего лишь подождать его в кафетерии во время ланча и подойти к нему, пока он стоял в очереди с подносом. В сутках не хватало часов, чтобы успеть сделать все нужное.

19 января, за день до инаугурации Кеннеди, Гилрут снова пригласил семерых астронавтов в офис. Там он заявил им, что то, о чем он расскажет, должно держаться в строжайшей тайне. Как всем им известно, по первоначальному плану пилот для первого полета должен быть отобран перед самым стартом. Но теперь стало очевидно, что такой подход ошибочен: у первого пилота должна быть максимальная возможность доступа к процедурному тренажеру и другим учебным аппаратам в течение последних недель перед полетом. Поэтому уже выбраны первый пилот и два человека, которые станут дублерами для первого полета. Со временем их имена сообщат прессе, но факт того, что первый пилот уже выбран, не будет скрываться. Прессе и публике скажут только, что первым пилотом станет один из этих трех человек. Все трое будут проходить совершенно одинаковую подготовку: так будет сохраняться видимость того, что первоначальный план остается в силе, а первый пилот сможет избежать навязчивого внимания.

Это было очень трудное решение, сказал Гилрут, потому что все семеро работали самоотверженно, и он знал, что любой из них годится на роль пилота для первого полета. Но решение

нужно было принять. И оно было принято. Первым пилотом станет… Алан Шепард. А дублерами - Джон Гленн и Гас Гриссом.

Эти слова ударили Гленна словно молния. Причина, следствие и возмутительные результаты пронеслись перед ним в мгновение ока. Эл глядел в пол. Затем он посмотрел на Гленна и на остальных; его глаза сияли, он с трудом сдерживал желание торжествующе улыбнуться. Эл торжествовал! Это было несомненно. Гленн понял, что ему нужно сделать. Он заставил себя улыбнуться серьезной улыбкой лидера, поздравил Эла и пожал ему руку. Остальные пятеро проделали то же самое: подходили к Элу, искренне улыбались и жали ему руку. Это было потрясающе, но все же это случилось - Гленн был абсолютно убежден в этом. Самому *назначить* того, кто оседлает первую ракету, - *голосование равных!* После того как он, Гленн, двадцать один месяц подряд делал все, что в человеческих силах, чтобы произвести впечатление на Гилрута и остальное начальство, все решилось простым соревнованием по популярности среди парней.

Голосование равных! - в это трудно было поверить. Несомненно, при голосовании каждый поступок Гленна работал против него. Он был для парней педантом, который выступал на собраниях, словно Жан Кальвин, и приказывал им всем держать ширинки застегнутыми, а фитили - сухими. Это был пай-мальчик, который вставал на рассвете, совершал показательные пробежки и делал все для того, чтобы представить остальных парней не в лучшем свете. Это был раннехристианский мученик во власянице, живший на квартирах холостых офицеров. Это был послушный сын, ездивший в старом «принце», одинокий луч воздержания и самопожертвования в шквале автомобильного безумства.

Но Эл Шепард - Улыбающийся Эл - был пилотом из пилотов, когда дело доходило до голосования равных. Он был Повелителем Лэнгли и Королем Мыса. Его окружала аура настоящего летчика. Так как они не практиковались в полетах уже двадцать один месяц, ни у Гленна, ни у кого-либо еще не было никакой возможности произвести впечатление на остальных в воздухе. И поэтому вопрос встал именно так: кто еще, кроме Гленна, этого вызывавшего раздражение святоши, больше всех походил на настоящего пилота? Это было не просто состязание в популярности, это было *косметическое* состязание в популярности. Как еще Гленн мог к этому относиться? Двадцать один месяц подготовки прошел впустую.

И теперь Гленн ехал домой мимо чахлого леса, чтобы сообщить Энни секретные дурные новости. А новый президент кричал по радио: «Мы вместе исследуем звезды…» Первым станет Шепард! Нет, это немыслимо. Шепард будет… *первым человеком в*

космосе! Он станет знаменит навечно! А он, Джон Гленн, впервые оказался среди тех, кто *остался позади.*

Штаб-квартира астронавтов на Мысе находилась в ангаре С. Изнутри ангар был перестроен, чтобы в нем разместились процедурный тренажер, камера повышенного давления и большинство других приспособлений, которые потребуются астронавту при последних приготовлениях к полету. Здесь была анфилада жилых комнат, столовая, комната для медосмотров, комната подготовки, где астронавт надевал свой компенсирующий костюм, специальный коридор, по которому фургон должен был отвезти астронавта на пусковую установку, и так далее. Но ребята редко оставались там на ночь, предпочитая мотели в Какао-Бич, но, конечно, им пришлось бы использовать ангар С для настоящего полета. Первыми существами, освоившими ангар С полностью - от процедурного тренажера до стартовой площадки, - были шимпанзе. Они находились в ангаре С в то утро накануне инаугурации, когда Гилрут сообщил семерым парням, что Алан Шепард выиграл соревнование за право первого полета. Шимпанзе сидели в ангаре, готовые к первому полету, почти три недели. Ветеринары с военно-воздушной базы Холлоумэн сократили количество обезьян сначала до восемнадцати, а потом до шести - двух самцов и четырех самок, - переправили их в самолете на Мыс и поселили позади ангара С, на огороженной территории. Посредине находились два длинных узких автопоезда: каждый состоял из двух трейлеров шириной восемь футов, соединенных друг с другом. Вокруг стояли другие трейлеры и фургоны, включая специальный фургон для перевозки шимпанзе из ангара С к ракетной пусковой установке. Прессу в «трейлерный парк» не приглашали - впрочем, Добропорядочный Джентльмен им и не интересовался. Да и сама работа с шимпанзе казалась лишь утомительной прелюдией к главному событию. Даже люди с базы не очень хорошо представляли, что происходит позади ангара С. Обезьяны проводили большую часть времени внутри сдвоенных трейлеров. Для зверей трейлеры были домом и офисом, клеткой и камерой для *закаливания объекта.* Внутри каждого из сдвоенных трейлеров находилось три клетки, два процедурных тренажера и макет капсулы «Меркурия». У ветеринаров в белых халатах и их помощников в белых футболках и белых парусиновых брюках имелись собственные жилые трейлеры; эти люди круглосуточно были наготове - дежурили по очереди. В длинных обшарпанных трейлерах начался самый крупный обратный отсчет за короткую историю проекта «Меркурий». Ежедневно двадцать девять дней подряд в самом сердце

американской космической технологии, позади огромного ангара, в забытой богом дыре на мысе Канаверал племя из шести костлявых обезьян и двадцати человек в белом вставало рано утром, постоянно и беспокойно передвигалось, царапалось, натыкалось на внутренности трейлеров и жаловалось на судьбу и друг на друга. Люди подвергали обезьян физиологическим исследованиям, обматывали их проводами с головы до пят, вставляли восьмидюймовые термометры в анальные отверстия, устанавливали датчики в клетках, прикрепляли пластины психомоторной стимуляции к подошвам ног, надевали на зверей сбрую, привязывали их ремнями к сиденьям в процедурном тренажере, закрывали люки, наполняли камеру чистым кислородом, помещали ее в имитацию капсулы «Меркурия», а затем зажигали лампы. Обезьянам следовало по световому сигналу дернуть за соответствующие переключатели: в противном случае они получали ужасную дозу вольт в подошвы. И тут же их костлявые пальцы начинали летать! Все шесть обезьян были жилистые, как перетренировавшиеся борцы в легчайшем весе, пробежавшие столько кругов и получившие столько витамина B12 и мочегонных средств, что напоминали высушенные куски жил, хрящей и нервных узлов. Но маленькие ублюдки превосходно справлялись с панелями управления.

Люди в белых халатах мучили обезьян разрядами тока во время тренировок до самого последнего момента. 30 января, накануне полета, был сделан окончательный отбор. В это же время по первоначальному плану должны были выбрать и первого астронавта. На роль шимпанзе-астронавта был выбран самец, а в качестве дублера - самка. Этого самца военно-воздушные силы купили в Камеруне, в Западной Африке, восемнадцать месяцев назад - тогда ему было примерно два года. Все это время каждое животное имело свой номер. Этот самец был объектом испытаний Номер шестьдесят один. Но в день полета прессе объявили, что его зовут Хэм. Это слово было сокращением от *Holloman Aerospace Medical Center*.

На рассвете 31 января Номера шестьдесят один разбудили, вывели из клетки, накормили, провели медосмотр, прикрепили к нему биосенсоры и токопроводящие пластины на ступни, посадили в камеру, закрыли люк и резко уменьшили давление. Начался еще один ужасный день с этими мучителями в белых халатах. Ветеринары поместили камеру в транспортировочный фургон, и шимпанзе отправился на пусковую установку, находившуюся на морском берегу. Солнце уже взошло, и белая ракета с капсулой «Меркурия» на верхушке ярко сияла. Камеру с Номером шестьдесят один установили с помощью подъемника на

портал крана, стоявшего рядом с ракетой, а потом поместили в капсулу. Вокруг собралось более сотни инженеров и специалистов НАСА: они проверяли приборы управления, а вся команда ветеринаров проверяла приборы, которые показывали пульс, дыхание и температуру тела обезьяны. Еще сотни людей из НАСА и флота растянулись на кораблях связи и ремонтных суднах по Атлантическому океану, вплоть до Бермудских островов. Это было самое важное испытание за всю историю космической программы, и каждый старался как мог.

Ракету удалось запустить только через четыре часа. Самой крупной проблемой был инвертор - устройство для предотвращения скачков напряжения в контрольной системе капсулы «Меркурия». Инвертор постоянно перегревался. Во время «паузы», как называли задержку, Крис Крафт, руководивший первым полетом обезьяны (а впоследствии и первым полетом человека), спрашивал у врачей, как шимпанзе себя чувствует, - вероятно, полагая, что столь длительное заточение заставляет животное беспокоиться. Врачи проверяли свои приборы. Обезьяна, казалось, была напрочь лишена нервов. Она спокойно лежала в камере, как в своей клетке. А почему бы и нет? Ведь для обезьяны каждый час задержки был праздником. Никаких вспышек света! Никаких ударов током! Покой… Блаженство! Ей устроили только две пятнадцатиминутные тренировки со вспышками - просто для поддержания формы. Но вообще-то это было ужасно. Пауза на целую вечность! Пусть ничто тебя не останавливает!

Когда вскоре после полудня ракету запустили, она поднялась на чуть больший угол, чем предполагалось, и шимпанзе припечатало к креслу силой 17 д, то есть в семнадцать раз больше его собственного веса и на 5 g больше, чем ожидалось. Его сердце отчаянно заколотилось, борясь с перегрузками, но шимпанзе ни на мгновение не поддался панике. Он много раз проходил это в центрифуге. И когда он не сопротивлялся, его не били разрядами тока в подошвы. В мире существовали вещи и похуже, чем перегрузки… Теперь он находился в невесомости и несся к Бермудским островам. В камере вспыхнули лампочки, и пульс обезьяны вернулся к нормальному - ну, чуть большему, чем был на земле. Все встало на свои места. Главным было избежать этих проклятых электроразрядов!… Шимпанзе начал нажимать кнопки и дергать переключатели, словно лучший электроорганист в мире, и ни разу не пропустил сигнал… Затем автоматически включились тормозные двигатели «Меркурия», и капсула спустилась через атмосферу под тем же углом, под которым и взлетела. Еще 14,6 g врезали по Номеру шестьдесят

один, и ему показалось, что глаза вылезают из орбит. Такое ощущение он тоже испытывал в центрифуге, и не раз. Были вещи и похуже, чем вылезающие из орбит глаза… Проклятые пластины на ступни, и на старт… Что же касается самого космического полета, то Номер шестьдесят один оказался бесстрашен. *Закалка объекта* не пропала даром, у него была снижена чувствительность.

Из-за слишком высокого угла запуска капсула промахнулась мимо запланированного места приводнения на 132 мили. И вертолету военно-морского флота понадобилось два часа, чтобы отыскать капсулу в Атлантическом океане и поднять ее на борт спасательного судна. Капсула с обезьяной внутри покачивалась на семифутовых волнах. В те места, где люк повредило ударом, стала просачиваться вода. Булькающая капсула покачивалась на волнах, словно мяч. Дольше на плаву оставаться было нельзя: просочилось уже восемьсот фунтов воды. Для обычного осторожного человека это означало бы два часа дикого ужаса. Капсулу подняли на спасательный корабль «Доннер», распечатали, вытащили камеру с обезьяной и открыли люк. Шимпанзе лежал со скрещенными на груди руками. Ему протянули яблоко; он взял его и съел с видимой нерешительностью. Эти два часа, проведенные в открытом море, на семифутовых волнах, внутри напоминавшей гроб камеры, были для обезьяны, вероятно… лучшим временем в этой стране белых халатов. Никаких голосов! Никаких электрошоков! Никаких ремней, отрезков шланга…

Среди астронавтов и всех участников проекта «Меркурий» царило огромное оживление. Теперь, казалось, Кеннеди и Визнер никак не могли помешать им осуществить хотя бы один пилотируемый полет. День «пробки из-под шампанского» был забыт.

Вечером, на следующий день после того, как Номера шестьдесят один перевезли обратно на Мыс, в ангар С, возле тренировочной капсулы «Меркурия» собралась огромная толпа репортеров и фотографов. Ветеринары вывели обезьяну из фургона. Когда толпа приблизилась и заработали фотовспышки, животное - храбрый малыш Хэм, которого теперь все знали, - пришло в ярость. Хэм оскалил зубы и начал огрызаться. Ветеринары едва сдерживали его. Это было немедленно истолковано прессой, этим Добропорядочным Джентльменом, как естественная реакция на мучительный эксперимент. Ветеринары затолкали обезьяну обратно в фургон, и там она успокоилась. Затем ее снова вывели, стараясь подвести поближе к модели капсулы «Меркурия», где телевизионщики установили камеры и

ярчайшее освещение. Репортеры и фотографы опять ринулись вперед, вопя, толкаясь, ругаясь, щелкая фотовспышками, - и животное вновь озлобилось, готовое свернуть шею каждому, кто подвернется. Пресса истолковала это как проявление страха Хэма при виде капсулы, выглядевшей точно так же, как та, на которой он взлетел и перенес столь жестокий стресс.

Но стресс этот был совершенно иного рода. Шимпанзе снова оказался в клетке, где его мучили тренировками целый месяц. Два года назад его поймали в джунглях Африки и перевезли в клетке в эту проклятую пустыню в Нью-Мексико, где его терзала орава в белых халатах. И вот он снова здесь, где его мучили, а теперь еще появились новые мучители! Еще хуже, чем те, в белых халатах! Шумные! Безумные! Вопящие, рычащие, щелкающие вспышками! *Проклятье…*

В один из моментов этой безумной сцены позади ангара С была сделана фотография: на ней Хэм не то улыбался, не то корчил гримасу, которая на снимке вышла похожей на улыбку. Естественно, эта фотография была напечатана во всех американских газетах. Такова была реакция счастливого шимпанзе на то, что он стал первой обезьяной в открытом космосе… Глупая счастливая улыбка… Вот с каким совершенством Добропорядочный Джентльмен соблюдал приличия!

Что ж, в горной пустыне, в Эдвардсе, широко улыбался еще кое-кто - братья. Этим людям было отчего улыбаться. Теперь ситуация с проектом «Меркурий» прояснилась. Никто, даже рядовая публика, теперь не пропустит главного. Это было очевидно. Первый полет в проекте «Меркурий» - тот долгожданный *первый полет новой пташки,* за который боролся каждый пилот, - наконец-то совершился. *А тест-пилотом была обезьяна!* Первый полет совершила обезьяна! «Обученный в колледже шимпанзе!» - если выражаться, как астронавт Дик Слейтон перед Обществом летчиков-испытателей. И обезьяна действовала безукоризненно, совсем как человек, - ибо человеку нечего было делать в системе «Меркурия», разве что потыкаться в маловажные кнопки и переключатели. Любой обученный в колледже шимпанзе мог это сделать! Он не сбился с ритма. Подайте ему сигнал - и он дернет за переключатель. Говоря по правде - а правду теперь видел весь мир, - невозможно было представить, как обезьяну посылают в первый полет на Х-15. Результатом была бы только дырка в земле стоимостью в двадцать миллионов долларов и рассыпавшееся в порошок животное. Но для проекта «Меркурий» обезьяна была в самый раз. По сути… обезьяна и *была* астронавтом! Первым астронавтом!

Возможно, в следующий полет отправится самка-дублер. Ну и пусть летит, черт побери! Она заслужила это так же, как и семь человек, - она прошла точно такую же подготовку!…И так далее, и тому подобное… Братья позволили своим пивным душам воспарить ввысь. Может быть, обезьяна отправится в Белый дом и получит медаль? Почему бы и нет? Пусть обезьяна выступит на сентябрьском собрании Общества летчиков-испытателей в Лос-Анджелесе. А что тут такого, ведь это уже сделал *астронавт* Дик Слейтон, который вовсе никуда не летал! Просто и смех и грех. Ведь теперь правда всплыла наружу, и никто во всем мире не будет обманут.

И потом, в первые дни февраля 1961 года, истинные братья ждали, что эта правда дойдет до прессы, общественности, администрации Кеннеди и армейского начальства. Но, как ни странно, ни одного сигнала не последовало. Реакция оказалась совсем иной. Невероятно, но теперь многие американцы говорили: боже мой, вы думаете, есть такие храбрые *люди,* которые могут повторить то, через что прошла обезьяна?

Джон Гленн оказался в смешном положении. Он был вынужден притворяться, что готовится к первому полету, а затем читал в газетах, что ему отведена роль первого пилота. Ему и Гасу Гриссому приходилось вслед за Аланом Шепардом проходить через тренировочную рутину, чтобы создать видимость того, что окончательное решение еще не принято. По сути, Шепард теперь стал королем - и Эл знал, как подобает себя вести королю. Его Величество Первый Пилот - вот кто он такой, а Гленн лишь копьеносец.

И все же эта игра, в которой им приходилось участвовать с легкой руки Гилрута, оставляла Гленну последний шанс. Очень немногие знали, что на первый полет выбран Шепард. Следовательно, еще не поздно было изменить решение, исправить то, что казалось Гленну неслыханной несправедливостью голосования равных. Но это означало так или иначе перейти кому-нибудь дорогу… А в армии перейти дорогу лучшему считалось страшным грехом, святотатством. Но было несколько исключений. Во-первых, если ситуация оказывалась критической, а ты был прав. И во-вторых, если твоя дерзкая выходка срабатывала, то есть тебя поддерживали наверху. С другой стороны, в пресвитерианском вероучении - еще один кодекс чести, который Гленн знал назубок, - ничего не говорилось о том, что человек должен скромно стоять в стороне, когда фарисеи шумят и суетятся, изображая видимость деятельности. К тому же разве НАСА не была гражданской организацией? Она совсем не походила на морскую пехоту. И Гленн решил придерживаться

пресвитерианского курса. Он начал заговаривать с вышестоящими, спрашивая, что они думают о решении.

Он не доказывал, что выбрать нужно именно его, практически нет. Он убеждал, что выбор нельзя было делать со столь ограниченной точки зрения. Первый астронавт Америки должен быть не просто летчиком-испытателем, которому поручено определенное задание. Он должен стать представителем Америки в истории, и на его характер следовало смотреть именно в таком свете. А если он не будет отвечать этим требованиям, ситуация обернется несчастьем не только для космической программы, но и для всей нации.

Новым администратором НАСА, назначенным Кеннеди вместо Гленнана, был Джеймс Э. Уэбб, бывший руководитель нефтяной компании и важная политическая фигура в демократической партии. Уэбб был из той породы, которую так ценили в Вашингтоне: небаллотирующийся политик. Небаллотирующийся политик обычно выглядел как политик, говорил как политик, ходил как политик, любил общаться с политиками, перемигиваться с ними и сокрушенно вздыхать. О таких людях какой-нибудь конгрессмен или сенатор обычно отзывался так: «Он говорит на моем языке». Самые способные из небаллотирующихся политиков, вроде Уэбба, обычно получали высокие посты. Во времена Трумэна Уэбб был директором бюджетного бюро и помощником госсекретаря. А еще - хорошим другом Линдона Джонсона и сенатора Роберта Керра из Оклахомы, председателя сенатского Комитета по аэрокосмическим наукам. Шесть лет Уэбб являлся главой дочерней компании, принадлежавшей нефтяной империи семьи Керра. Уэбб относился к тому сорту людей, которых корпорации, работающие на правительство («Макдоннелл Эйркрафт» или «Сперри Гироскоп»), любили делать своими директорами. И выглядел он соответствующе. Щеки у него были такие же пухлые и гладкие, как у Гленнана, а волосы даже еще лучше - волнистые, густые, прядь к пряди, темные, слегка тронутые сединой; зачесывал он их назад, как все серьезные люди. Он идеально подходил для назначения во всевозможные комиссии вроде муниципальной комиссии по кадрам, где он по большей части и работал с 1959 года. Он был известен как человек, который легко справляется с бюрократическими проблемами. Он увешивал стены своих офисов омерзительными пейзажами. И он не был глупцом. Что же он мог поделать с неудовольствием астронавта Гленна по поводу выбора на первый полет «Меркурия» астронавта Шепарда? Ведь Гилрут сказал, что он сам принял это решение, основываясь на множестве критериев, большей частью

объективных. Например, Шепард лучше всех управлялся с процедурным тренажером. Когда Гилрут рассмотрел все критерии, - а не только результаты голосования равных, - то пришел к выводу, что Шепард должен лететь первым, а Гленн - вторым. Так что Гленну незачем возражать. Это даже немного странно. Но одно совершенно ясно: Уэбб явно не собирался начинать свою работу в НАСА с того, чтобы вмешаться в какую-то непонятную разборку среди семи храбрейших парней Соединенных Штатов. А протесты астронавта Гленна - его последний шанс стать первым в мире космонавтом - со временем прекратятся.

В конце февраля 1961 года не один Гленн был разозлен. Гилрут наконец-то опубликовал в прессе имена людей, которые совершат три первых космических полета: Гленн, Гриссом, Шепард - в алфавитном порядке, добавив, что еще не принято решение о том, кто из них совершит первый полет через девяносто дней. Вышел «Лайф» с портретами Гленна, Гриссома и Шепарда на обложке и огромной статьей под заглавием «Первые трое». Журналистам все происходящее очень нравилось. Они пытались уговорить НАСА дать первым троим астронавтам название «Золотая команда», а остальным - «Красная команда». Золотая команда и Красная команда! Боже! Открывались просто сказочные возможности.

«Лайф» был чем-то вроде бюллетеня братства, и заметка о «первых троих» была воспринята Диком Слейтоном, Уолли Ширрой, Скоттом Карпентером и Гордоном Купером как оскорбление. Ведь теперь они были «остальные четверо». Они… остались *позади!* Это трудно было сформулировать, но в этом заключалось что-то равносильное провалу.

«Лайф» старался быть на высоте. Репортеры слетали на Мыс к «первым троим», их женам и детям, и в журнале появилось множество сделанных в Какао-Бич снимков *неразлучной семьи астронавтов.* Добропорядочный Джентльмен старался изобразить происходящее в подобающем виде. Прежде всего, график поездок астронавтов никак не вязался с представлениями о нормальной семейной жизни. Сказать, что астронавты отправлялись на пикники со своими семьями в одно и то же время, пусть и в разные места, было бы сильным преувеличением. А устроить такой спектакль на Мысе - что было совершенно невыносимо для жен - значит совершить грубейшую ошибку. Чтобы собрать на совместное веселье семьи астронавтов, журналистам пришлось бы иметь дело не с Гленнами, Гриссомами и Шепардами, а с кланами Дьякона, Индианца и Ледяного капитана. А это было непросто. Они расходились, как корабли ночью, даже в самые

спокойные времена, а сейчас время было вовсе не спокойным. И тут уж ничего не мог поделать даже «Лайф» со всеми его возможностями (отнюдь не малыми). Был сделан снимок на разворот: «первые трое» с женами и детьми, блистательное племя «первых троих» на пляже Какао-Бич на фоне исследовательской ракеты (о чем гласила сопроводительная надпись), взлетающей на базе в нескольких милях поодаль. На самом деле они смотрелись как три семьи из враждебных друг другу и воюющих между собою частей нашей беспокойной планеты; члены этих семей никогда не смотрели друг на друга, пока их не выбросило после кораблекрушения на этот проклятый берег. Они стояли в своих праздничных костюмах и мрачно глядели вдаль, высматривая на горизонте спасательные корабли - желательно три судна под разными флагами.

А «остальные четверо»? Они, должно быть, провалились в трещину в земле.

Гленн продолжал работать астронавтом-дублером и мастером шарад, словно это были роли, на которые его выбрал пресвитерианский Бог. Он отдавался этим ролям «на все сто», пользуясь одной из его излюбленных фраз. Кроме того, если бы по неисповедимым путям Господним вышло так, что Шепард не смог совершить первый полет - по той или иной причине, - Гленн «на все сто» готов был занять его место. К апрелю для летучих жокеев вроде Гленна появился спасительный выход - отказаться от личных амбиций и раствориться в самой миссии. Проект «Меркурий» окружало настоящее *чувство миссии.* Могущественный советский «Интеграл» только что запустил на орбиту еще два огромных космических корабля с манекенами космонавтов и собаками на борту, и оба эти полета были успешными с начала и до конца. Космическая гонка набирала витки. Гилрут рассчитывал послать Шепарда в полет в марте, но Вернер фон Браун настаивал еще на одном, последнем испытании ракеты «Редстоун». Испытание прошло отлично, и теперь каждый, оглядываясь в прошлое, раздумывал, не потеряно ли драгоценное время зря. Полет Шепарда был запланирован на 2 мая, хотя публично не сообщалось, что полетит именно он. Игра в шараду продолжалась, и Гленн по-прежнему читал в газетах о себе как о вероятном кандидате. Люди из НАСА, толкущиеся вокруг ангара С, предлагали 2 мая привести всех троих - Гленна, Гриссома и Шепарда - на пусковую установку в высотно-компенсирующих костюмах и капюшонах, чтобы страна не знала, кто именно совершает первый полет, до тех пор пока астронавт не окажется внутри капсулы. Причина такого решения уже давно была забыта.

Инженеры и специалисты из НАСА так выкладывались на

Мысе в последние недели, что соглашались пойти отдохнуть только по приказу. Это было изнурительное время и, одновременно, интерлюдия к такому выбросу адреналина, который люди запоминают на всю жизнь. Это была интерлюдия к такому полному подчинению души и тела единой задаче, которое обычно случается только во время войны. Но ведь это и *была* война, хотя никто и не произносил этого слова. Люди, сами того не осознавая, подчинились исконному духу поединка. Через какие-то считанные дни один из парней действительно заберется на верхушку ракеты. Каждый чувствовал, что жизнь астронавта, кем бы он ни оказался (а это знали лишь немногие), находится в его руках. Взрыв системы «Меркурий-Атлас-1» здесь, на Мысе, девять месяцев назад стал холодным душем даже для ветеранов летных испытаний. Тогда собрали вместе всех семерых астронавтов - отчасти для того, чтобы придать им уверенности в новой системе. И они, а также все вокруг, смотрели в небо и видели, как агрегат разорвало на кусочки. А через несколько дней один из этих самых парней будет лежать в ракете (пусть и в «Редстоуне», а не в «Атласе»), когда зажгут свечу. Почти все в НАСА были хорошо знакомы с астронавтами. И те считали НАСА чем-то вроде семьи. Еще с конца Второй мировой войны выражение «правительственная бюрократия» неизменно вызывало насмешки. Но, в конце концов, бюрократия была лишь машиной для общественной работы. В эти ужасные и прекрасные дни весны 1961 года мужчины и женщины из Космической оперативной группы НАСА узнали, что несчастная, жестоко высмеиваемая бюрократия двадцатого века вкупе с духовной мотивацией - в данном случае с истинным патриотизмом и глубокой заботой о жизни идущего на поединок воина - может обрести религиозную ауру. Воодушевление, охватившее НАСА, выплеснулось и на жителей Какао-Бич. Самые заурядные из них, которые работали на бензоколонках трассы A1A и занимались браконьерской охотой на аллигаторов, говорили туристам во время заправки: «Да, от этого «Атласа» шуму было побольше, чем от майских жуков на веранде, но мы верим в «Редстоун» и думаем, что с ним все получится». Каждый, кто чувствовал в то время «дух НАСА», хотел быть причастным к нему. В этом было что-то религиозное, что инженеры и пилоты не могли выразить на словах. Но все это ощущали.

Все, кто хоть сколько-нибудь сомневался в лидерских качествах Гилрута, теперь отказались от своих сомнений. Под его руководством все стадии проекта «Меркурий» целенаправленно двигались к финалу, при этом он был спокоен, как пророк. Визнер, советник Кеннеди по науке, затребовал

полномасштабный обзор космической программы и ее прогресса, то есть, конечно же, его отсутствия. Подчиненный ему специальный комитет продолжал направлять в НАСА запросы и служебные записки по поводу плохого планирования, пренебрежения предосторожностями и необходимости проведения полной серии полетов шимпанзе, прежде чем рисковать жизнью одного из астронавтов. В Лэнгли и на Мысе к Визнеру и его любимчикам относились как к совершенно чужим людям. На их писанину не обращали внимания, на телефонные звонки не отвечали. В конце концов Гилрут заявил: если они хотят провести другие полеты шимпанзе, то пусть переводят НАСА в Африку. Гилрут редко говорил что-нибудь резкое или ироничное. Но если уж говорил, то от всей души.

Процедуры запуска теперь репетировались бесконечно и с огромной тщательностью. Шепард, Гленн и Гриссом жили в мотелях в Какао-Бич, но им приходилось вставать до рассвета, ехать на базу, в ангар С, завтракать в той самой столовой, где Шепард будет есть в утро полета, идти в ту же самую комнату подготовки, чтобы пройти медосмотр, надеть компенсирующие костюмы, прикрепить к ним датчики, загерметизировать костюмы, войти в фургон и отправиться к пусковой установке, войти в подъемник, забраться в капсулу на верхушке ракеты, пройти все тренировочные процедуры («Прерывание! Прерывание!» - вот, в сущности, главное), используя настоящую панель управления и настоящие рации, которые будут применяться во время полета. Все это проделывалось снова и снова. Теперь они использовали для подготовки настоящую капсулу, как и шимпанзе, чтобы в день полета не испытать ни одного нового ощущения.

В этих репетициях принимали участие все трое, но, естественно, Шепард как первый пилот (теперь его называли так уже открыто) шел первым. Маленькая группа в ангаре С видела теперь Шепарда в обеих его ипостасях, но оба они - и Ледяной капитан третьего ранга, и Улыбающийся Эл - были королями. Обычно Шепард оставлял Ледяного капитана в Лэнгли, а на Мыс привозил Улыбающегося Эла. Но теперь на Мысе находились они оба. Чем больше росло напряжение, тем больше Эл являл собою непревзойденный образец сдержанности и компетентности. Во время медосмотров, в тепловой и высотной камерах он был, как обычно, хладнокровен. В Белом доме сильно беспокоились, как бы мертвый астронавт не повредил престижу США, поэтому на центрифуге в Джонсвилле провели несколько генеральных репетиций. В них приняли участие Эл и его «правые руки» - Гленн и Гриссом, - и снова Эл был невозмутим. Как и во время

одиннадцатичасовых симуляций полета на верхушке ракеты на Мысе. Эл проявлял лишь один признак стресса: циклы «Улыбающийся Эл/Ледяной капитан» теперь чередовались так внезапно, что окружающие никак не могли уловить этот ритм. За эти одиннадцать часов они узнали загадочного Эла Шепарда немного получше. Улыбающийся Эл - это человек, который очень хотел нравиться публике, даже быть любимым. Он желал не только уважения, но и привязанности. В апреле, накануне великого события, Улыбающийся Эл казался даже еще более веселым и общительным, чем обычно. Он каждый день изображал Хосе Хименеса. Его знаменитая улыбка становилась все шире, а огромные глаза сверкали все ярче. Улыбающийся Эл совершенно помешался на одном комедийном сюжете. Его придумал комик Билл Дана. Речь в нем шла о Трусливом астронавте, и этот номер стал очень знаменитым. Дана изображал Трусливого астронавта - тупого мексиканского эмигранта Хосе Хименеса. Сценка представляла собой телевизионное интервью с астронавтом Хименесом. Его спрашивали:

– Хосе, что было самым трудным во время подготовки к полету?

– Добыть денег, сеньор.

– Денег? Зачем?

– На автобус до Мехико, да чтобы побыстрее, сеньор.

– Понятно. Хосе, а что вы будете делать, когда очутитесь в космосе?

– Буду много кричать, наверное.

Улыбающийся Эл обожал эту роль. А если ему кто-нибудь подыгрывал, то он был на седьмом небе. Казалось, стоит лишь разыграть вместе с ним сценку про Хосе Хименеса - и у вас не будет лучшего друга, чем Эл. Конечно, номер с Трусливым астронавтом являлся также отличным способом косвенно затронуть нужную вещь, которая потребуется при первом полете в космос. Но Эл чувствовал это явно бессознательно. Главным тут казалось веселье, товарищество, близость и привязанность членов эскадрильи друг к другу накануне битвы. В такие минуты вы видели Улыбающегося Эла в его высшем проявлении. А в следующий момент… какой-то бедный лейтенант авиации, уверенный, что имеет дело с тем самым Улыбающимся Элом, который только что так славно шутил и дурачился, кричал: «Эй, Эл! Тебя к телефону!» - и Эл, кипящий ледяной яростью, отрезал: «Если вы хотите что-нибудь сказать мне, лейтенант, то зовите меня «сэр»!» И бедный парень не знал, что и думать. Откуда, черт побери, взялся этот полярный холод? А потом лейтенант понимал, что в город вернулся Ледяной капитан.

Конечно, те, кто знал, что Элу предстоит совершить первый полет, прощали ему все. Ну, за исключением пары астронавтов… Что же касается специалистов НАСА и военных, участвующих в проекте, то они просто обожали *воинов поединка,* всех троих, ибо одному из них придется рисковать жизнью в ракете. (А все наши ракеты всегда взрываются.) Когда троица входила в комнату для тестов, специалисты и рабочие бросали все свои дела и начинали аплодировать, и на их лицах сияли ярчайшие улыбки. Не подозревая об этом, парни получали аплодисменты и почтение самым классическим образом: до поединка. Такие сценки просто добивали Гленна. Ведь эти теплые улыбки предназначались главным образом ему, потому что только о нем писали в прессе как о наиболее вероятном кандидате на первый полет. И ему приходилось улыбаться и строить из себя Мистера Скромнягу, как и полагалось вести себя человеку, который 2 мая должен первым полететь в космос.

Но тут в дело вмешался всемогущий «Интеграл» и все перечеркнул. Рано утром 12 апреля легендарный, но анонимный Строитель «Интеграла», Главный конструктор спутников, нанес еще один жестокий и драматичный удар. За двадцать дней до запланированного полета «Меркурия» он отправил на околоземную орбиту пятитонный спутник «Восток-1» с человеком на борту. Первым космонавтом стал двадцатисемилетний летчик-испытатель Юрий Гагарин. «Восток-1» сделал один виток вокруг Земли и благополучно приземлился возле советской деревни Смеловка. Всемогущий «Интеграл»! В НАСА действительно верили - и астронавты тоже, - что каким-то образом, на волне религиозного чувства *миссии,* полет Шепарда станет первым. Но они недооценили «Интеграл»! Советский Главный конструктор, этот невидимый гений, словно бы играл с ними. В октябре 1957 года, за четыре месяца до того, как Соединенные Штаты должны были запустить первый в мире искусственный спутник Земли, Главный конструктор запустил «Спутник-1». В январе 1959 года, за два месяца до намеченного НАСА срока запуска первого искусственного спутника на околосолнечную орбиту, Главный конструктор запустил туда спутник «Мечта-1». Но «Восток-1» в апреле 1961-го стал его *piece de resistance.* Имея в своем распоряжении гигантские ракеты-носители, Главный конструктор шутя обставлял противников. Создавалось жуткое ощущение, что он будет продолжать подстегивать НАСА к соперничеству, а затем продемонстрирует еще несколько новых примеров своего превосходства.

Советы продолжали держать в тайне имя Главного конструктора. Впрочем, они скрывали имена всех, кто готовил

полет Гагарина, за исключением самого космонавта. Они не печатали в прессе никаких фотографий ракет и не сообщали даже таких элементарных сведений, как длина и осевая нагрузка ракеты. Подобная политика, несомненно, только разжигала воображение. «Интеграл»! Секретность теперь считалась «русским приемом». Чего бы ни добилось ЦРУ в других частях света, в Советском Союзе оно терпело неудачу. Разведать что-нибудь о советской космической программе практически не удавалось. Были известны лишь две вещи: во-первых, то, что Советы способны запустить космический корабль огромного веса, в пять тонн; во-вторых, какую бы цель ни ставили перед собой в НАСА, Советский Союз достигал ее первым. Основываясь на этих обрывках информации, все в правительстве, от президента Кеннеди до Боба Гилрута, начали переживать бессознательную вспышку воображения, подобно древним, которые, глядя на звезды в небе, видели в них очертания… огромного медведя! Созвездие Большой Медведицы!… В день полета Гагарина, 12 апреля 1961 года, вечером, президент Кеннеди вызвал в Белый дом Джеймса Уэбба и Хью Драйдена - сотрудника администрации Уэбба и одного из лучших инженеров НАСА. Они встретились в Правительственном зале, молча смотрели на лакированную ореховую поверхность большого стола для совещаний и видели перед собою… могущественный «Интеграл» и его Строителя - Главного конструктора! Он смеялся над ними, и это было страшно.

В Вашингтоне, в Лэнгли и на Мысе на НАСА обрушилось море телефонных звонков из газет, журналов, с телевидения и радиостанций - большинство звонивших хотело узнать, какова реакция астронавтов на полет Гагарина. Так что «трое первых» - Гленн, Гриссом и Шепард - подготовили заявления. Шепард приготовил классическое официальное выступление, в котором не говорилось практически ни о чем. Но в частных разговорах с Гилрутом, фон Брауном и остальными он высказал мнение, что его полет, первоначально намеченный на март, как теперь оказалось, был отложен совершенно напрасно.

Как обычно, пресса цитировала главным образом Гленна. Он сказал следующее: «Что ж, нам обломали рога, и нечего обманывать себя на этот счет. Но теперь началась космическая эра, и для каждого найдется много работы». Гленн считался особенно прямолинейным, искренним и великодушным. Он радел за общее дело - и это заслуживало похвалы, ибо он по-прежнему считался тем самым американцем, который должен был стать первым человеком в космосе. Он справился со своим разочарованием как мужчина.

далее
в начало
назад

10. МОЛИТВА

Алан Шепард наконец-то отправился в полет - 5 мая. Его поместили в капсулу на вершине ракеты «Редстоун» примерно за час до рассвета, собираясь осуществить запуск вскоре после восхода солнца. Но, как и в случае с шимпанзе, случилась четырехчасовая задержка, вызванная главным образом перегревом инвертора. Солнце уже взошло, и жители восточной половины страны, как обычно, включали свои радиоприемники и телевизоры, крутили ручки настройки в поисках чего-нибудь щекочущего нервы - и тут их ждало такое! Астронавт уселся в ракету, готовый быть разорванным на куски.

Даже в Калифорнии, где было еще очень рано, дорожные патрульные докладывали о странном, вызывающем беспокойство зрелище. Без всякой видимой причины многие водители съезжали с шоссе и останавливались на обочинах, словно находясь под влиянием Марса. Патрульные не сразу поняли, в чем дело, потому что у них не было обычных радиоприемников. Но остальные понимали и по мере обратного отсчета на мысе Канаверал становились все возбужденнее: их чертовски интересовало, что станет с бренным телом Алана Шепарда в момент запуска ракеты. Ведь даже вождение автомобиля перегружает нервную систему. Они останавливались, увеличивали громкость и замирали в ожидании того, как одинокого добровольца вот-вот разорвет на части.

У этого невысокого парня на верхушке огромного белого ядра, казалось, был примерно один шанс из десяти, чтобы выжить. В течение трех недель после нового триумфа Советов - полета Гагарина - одно ужасное событие следовало за другим. Соединенные Штаты направили марионеточную армию кубинских беженцев свергнуть просоветский марионеточный режим на Кубе, а вместо этого последовало унижение, известное как Залив Свиней. Конечно, это событие не имело непосредственного отношения к космическому полету, но оно усилило ощущение того, что сейчас не время совершать храбрые и отчаянные поступки, соревнуясь с Советами. Печальная истина была такова: *наши парни всегда все портят.* Восемь дней спустя, 25 апреля, под руководством НАСА состоялось еще одно крупное испытание ракеты «Атлас». Она должна была вывести на орбиту манекен астронавта, но сбилась с курса, и еще через сорок секунд пришлось взрывать ее по дистанционному управлению. От взрыва едва не погиб Гас Гриссом, следовавший за ракетой в F-106. Через три дня, 28 апреля, ракета «Литтл Джо» с капсулой на вершине

снова сбилась с траектории, и ее пришлось ликвидировать через тридцать три секунды после запуска. Оба этих испытания касались системы «Меркурий-Атлас», предназначенной для орбитальных полетов и не имевшей ничего общего с системой «Меркурий-Редстоун», на которой должен был полететь Шепард, но было уже слишком поздно задавать щекотливые вопросы. *Наши ракеты всегда взрываются, а наши парни всегда все портят.*

Утром 5 мая тысячи, миллионы людей останавливались на обочинах дорог, завороженные драматическим событием. Это был вызов смерти, величайший трюк, который когда-либо освещался по радио, патриотический трюк, безумный трюк, связанный с судьбой страны. Люди были вне себя.

О чем, интересно, думает этот парень? Он и его бедная жена… Затем диктор сообщил, что жена Шепарда, Луиза, сейчас следит за обратным отсчетом по телевизору у себя дома в Вирджиния-Бич, штат Вирджиния. Должно быть, бедная женщина сейчас просто в ужасном состоянии! И так далее, и тому подобное. Храбрый парень! Он ничуть не колебался!

Что же касается самого Шепарда, то его сознание сейчас - как и все тело, от мозга до тазового дна, - было охвачено все усиливающимся желанием помочиться. Это была не шутка. Он прошел сто двадцать полных имитаций своего полета, имитаций, учитывающих мельчайшие детали: рано утром его будил официальный врач астронавтов, доктор Уильям Дуглас, потом медосмотр, прикрепление всех биосенсоров, засовывание термометра в анальное отверстие, надевание компенсирующего костюма, подключение кислородной трубки и системы связи, выезд на пусковую установку, помещение в капсулу, закрывание люка, последующие операции. Они даже отрабатывали процесс выкачивания воздуха из капсулы с помощью шланга и наполнение капсулы чистым кислородом. Затем Шепард проходил имитации полетов и прерываний, пользуясь капсулой как процедурным тренажером.

Три дня назад имитировалась даже *ментальная атмосфера* полета. Первоначально Шепард должен был отправиться в космос еще 2 мая. Погода делала это мероприятие весьма сомнительным, но обратный отсчет начался, а Шепард вечером перед полетом поужинал на квартирах экипажа под дружелюбное подшучивание товарищей. Наутро доктор Дуглас поднялся на цыпочках в комнату и разбудил его, а потом Шепард позавтракал - бифштекс в ветчине и яйца. По сути, Шепард прошел через все, вплоть до того момента, когда он должен был забраться в фургон и отправиться к ракете, надеясь, что полет все же состоится. Затем запуск был отложен из-за плохой погоды. И только на этом этапе

руководство НАСА наконец-то объявило, что в космос полетит Шепард, - в тот момент, когда он уже был одет и ждал за дверью в ангаре С. Так Шепард по-настоящему почувствовал, что этот *день настал.* Но никто не мог предвидеть ту серьезную проблему, с которой он теперь столкнулся.

Проклятый мочевой пузырь становился все крупнее, а капсула - все меньше. Капсула должна была быть как можно более тесной, чтобы выдержать свой вес. А после того как в нее помещали всевозможные баки, трубы, электропровода, инструментальные панели, радиокоммуникации и тому подобное, включая парашют астронавта, капсула превращалась в своего рода кобуру, куда удавалось пропихнуть ноги и туловище, а места для рук оставалось совсем мало. Так что используемое специалистами слово «вставление» было не так уж далеко от истины. Сиденье было в буквальном смысле формой спины и ног Шепарда - в Лэнгли с него делали гипсовый слепок. Теперь Шепард сидел в кресле, но на самом деле лежал на спине. Нечто подобное бывает, когда сидишь в очень маленьком спортивном автомобиле, - взгляд направлен прямо в небо. На тренировках Шепарда учили забираться в люк с помощью одной непрерывной серии движений. Но на этот раз на нем была пара новых белых ботинок, и, когда Шепард засовывал внутрь правую ногу, ботинок зацепился за ручку сиденья. Шепард подскользнулся, и его левая рука так и осталась снаружи. Капсула была настолько маленькой, что запихивание левой руки превратилось в ужасную операцию. Он извивался как змея, выслушивая советы столпившихся рядом сотрудников. Теперь он был зажат так, что обшлаг на правом запястье - там, где перчатка сходилась с рукавом компенсирующего костюма, - зацепился за парашют. Он посмотрел на парашют и подумал, что это даже неплохо. Техники прикрепили его к сиденью ремнями, поясным и грудным, привинтили к компенсирующему костюму шланги для поддержания нужного давления и температуры, провода биомедицинских датчиков, провода радиосвязи, прикрепили к лицевой части шлема и загерметизировали шланг для подачи кислорода. Даже если бы Шепарду и потребовался парашют, он все равно не успел бы снять с себя всю эту оснастку: в земле уже давно образовалась бы воронка от взрыва. Затем люк закрыли, и Шепард почувствовал, как ускоряется его пульс. Но вскоре сердцебиение успокоилось, и он остался лежать на спине в этом крохотном наперстке - практически неподвижный, с согнутыми коленями.

Он походил на фарфорового казачка, упакованного в коробку с пенопластом. Его лицо было направлено прямо в небо, но неба

он не видел, потому что не было окна. Имелись лишь два маленьких люка по бокам над головой. Окно и люк *настоящего пилота* появятся только ко второму полету «Меркурия». А Шепард лежал в коробке. Капсулу наполнил зеленоватый флуоресцентный свет. Шепард мог посмотреть наружу только через окошко перископа, расположенного перед ним на панели приборов. Окошко было круглое, примерно один фут в диаметре, и располагалось посередине панели. Снаружи, в темноте, специалисты могли следить за манипуляциями Шепарда по блеску линзы перископа. Они подходили к капсуле и широко улыбались. Их лица заполняли окно. Линза давала угловое искажение, и потому их носы выступали примерно на восемь футов вперед по сравнению с ушами. Когда люди улыбались, казалось, что зубов у них больше, чем у окуня. А когда рассвело, Шепард мог вращать перископ туда-сюда и видеть сверху Атлантический океан… а внизу, на земле, каких-то людей. Но перспектива была несколько странной, потому что он лежал на спине, окошко же перископа было не слишком большим и передавало изображение под необычными углами. Солнце светило все ярче и ярче, и в окошко стали попадать солнечные блики. Лежа на спине, Шепард вытянул левую руку и щелчком установил на место серый светофильтр. Это хорошо помогало, хотя фильтр и нейтрализовал большинство цветов. Люк завинтили, и теперь Шепард не слышал практически никаких звуков внешнего мира, за исключением голосов, раздававшихся в наушниках его шлема. Затем, как и перед любым летным испытанием, дело дошло до карты контрольных проверок. В наушниках зазвучал голос руководителя пусковой программы:

– Выключатель автоматического выброса груза. Включен?

И Шепард отвечал:

– Вас понял. Выключатель автоматического выброса груза включен.

– Выключатель тормозного нагревателя. Отключен?

– Выключатель тормозного нагревателя отключен.

– Выключатель посадочного бака. В автоматическом режиме?

– Выключатель посадочного бака в автоматическом режиме.

И далее по списку. В промежутках кто-нибудь постоянно выходил с ним на связь, чтобы поддержать и поинтересоваться, как он себя чувствует. Шепард слышал голоса Гордона Купера, который был «капкомом», то есть «капсульным коммуникатором», и находился в срубе возле пусковой установки, и Дика Слейтона, который тоже должен был стать капкомом, но находиться в Центре управления полетом в момент запуска. У Купера была телефонная связь с капсулой, и на линию постоянно выходил

Билл Дуглас или еще кто-нибудь из врачей, чтобы оценить душевное состояние астронавта или просто поболтать. Поговорил с ним и Вернер фон Браун. Обратный отсчет продвигался крайне медленно. Шепард попросил Слейтона, чтобы кто-нибудь позвонил его жене и убедился, что она понимает причины задержки. А затем он снова вернулся в тесный мир капсулы. В наушниках постоянно слышался раздражающий тон - очень высокий, на границе слышимости, - вероятно, это был звук обратной связи. Шепард слышал гудение кабинных вентиляторов и вентиляторов компенсирующего костюма и стоны инверторов. Так он и лежал, втиснутый в этот крохотный глухой чехол, обмотанный всеми мыслимыми видами проводов и шлангов, идущих от его тела, шлема и костюма, и прислушивался к гудению, жужжанию, обертонам… Минуты и *часы* проходили, а он поворачивал колени и лодыжки на несколько сантиметров в стороны, чтобы оживить кровообращение… Там, где его плечи были прижаты к креслу, образовались две маленькие зудящие точки. А потом начался прилив в мочевом пузыре.

Проблема заключалась в том, что помочиться было некуда. Поскольку полет должен был продлиться всего пятнадцать минут, то никому и в голову не пришло устроить в капсуле мочеприемник. Иногда имитации полета затягивались настолько, что астронавты в конце концов мочились прямо в компенсирующие костюмы. Больше ничего не оставалось - разве что потратить несколько часов, чтобы освободить человека от всех этих проводов, капсулы и от самого костюма. Главная опасность при попадании жидкости в среду чистого кислорода, как в капсуле или в компенсирующем костюме, состояла в возможности короткого замыкания, которое могло привести к пожару. К счастью, единственные провода, с которыми могла войти в контакт моча внутри компенсирующего костюма, были низковольтными и вели к биомедицинским датчикам, так что особой опасности не было. В костюме имелся даже губчатый механизм для впитывания избыточной влаги, главным образом пота. И все-таки никто всерьез не учел возможности того, что в этот *самый день,* день первого американского пилотируемого космического полета, астронавт будет находиться на верхушке ракеты, в капсуле, с практически неподвижными ногами более четырех часов… и думать о своем мочевом пузыре. Незаметно помочиться в подкладку компенсирующего костюма было нельзя. У костюма имелась собственная охлаждающая система, а температура отображалась на внутренних термометрах, подключенных к панелям приборов. А перед этими панелями сидели крайне озабоченные специалисты, чья единственная

задача заключалась в том, чтобы смотреть на циферблаты и отмечать каждое колебание температуры. И если бы веселый ручеек температурой тридцать семь градусов без предупреждения хлынул в систему, внезапно усилился бы поток фреона - газа, используемого для охлаждения компенсирующего костюма, - и бог знает, к чему это бы привело. Махнуть на все рукой? Это ужасно. Ведь тогда астронавту номер один придется объяснить по рации - пока вся нация ждет, а русские идут на второй круг в битве за небеса, - что он просто помочился в свой компенсирующий костюм. По сравнению с возможностью такого конфуза в финальной фазе обратного отсчета астронавта меньше всего беспокоила опасность взорваться на пусковой площадке. Нужная вещь не позволяла тест-пилоту молиться: «Господи, не дай мне взорваться». Нет, молитва звучала так: «Боже, пожалуйста, не дай мне облажаться». Зайти так далеко… и *облажаться.*

Постоянным страхом праведного пилота был не страх смерти, а опасение разделить участь Джона Гленна, который в это утро был лишь обычным свидетелем разворачивающейся драмы. Но нужно отдать должное Гленну. В течение последнего месяца подготовки он в качестве пилота-дублера трудился не покладая рук. И действительно оказался полезным. А этим утром он даже пришел вместе с товарищами подбодрить Шепарда, и очень кстати. С утра Шепард находился в фазе Улыбающегося Эла с Мыса, а когда ехал в фургоне, то даже попросил Гаса Гриссома помочь ему сыграть сценку с Хосе Хименесом.

– Если вы меня спросите, что нужно хорошему астронавту, я отвечу: вам нужна храбрость, хорошее кровяное давление и четыре ноги, - все это Эл старался говорить к тому же с мексиканским акцентом, как комик Дана.

– Четыре ноги? - покорно спрашивал Гас.

– Ну, в космос хотели послать собаку, но решили, что это слишком жестоко.

Да, именно таким и запомнят его в день старта: веселым и раскрепощенным. Когда Шепард поднялся на портальном подъемнике и шагнул наружу, чтобы войти в капсулу, Гленн уже был там, одетый в белое, как техники. Он улыбался. А когда Шепард наконец-то втиснулся в капсулу и взглянул на панель приборов, там лежала записка: «Играть в гандбол запрещается». Это была маленькая шутка Гленна. Он широко улыбнулся и вытащил записку. Действительно, это было довольно смешно…

Слишком поздно, Джон! Шепард уже не сломает ногу, и его не покарает рассерженный Бог. Он находился в капсуле, люк уже завинчивали, а все остальные… *остались позади…* снаружи, у

портала. Настоящий пилот мог бы объяснить это ощущение только другому пилоту, да и то не отважился бы. Священный *первый полет!* - и он окажется на самой вершине пирамиды, если выживет.

А если нет? Это объяснить было еще труднее, ведь шансы выжить были чертовски малы. Но, в конце концов, именно эта самая *вещь* заставляла человека рисковать своей шкурой в несущейся на дикой скорости летучей машине. И какие невыразимые компенсации вас ждали! Одну из них Шепард получал даже *до этого утра.* Это был взгляд. Взгляд благоговения перед *мужской честью.* Этот взгляд появлялся на лицах обитателей базы, когда тест-пилот или боевой летчик отправлялись на задание, и все знали, что шансы на успех чертовски малы. Шепард видел этот взгляд и раньше, особенно когда проводил первые посадки сверхмощных, сверхтяжелых реактивных истребителей на палубу авианосца. Он замечал этот взгляд, когда его нужная вещь приводила в движение его адреналин. А в это утро буквально на каждом шагу, от квартир экипажа в ангаре С до подъемника, люди одаривали Шепарда этим взглядом, а потом *начали аплодировать.* Когда он уже был готов шагнуть на портал, чтобы подняться к капсуле, весь наземный экипаж стал аплодировать. На лицах у них светилась та самая теплая и влажная улыбка, на глазах блестели слезы, они хлопали и что-то кричали. На Шепарде был шлем с запечатанным щитком, кислород поступал из портативной системы, так что все происходящее виделось ему как беззвучная пантомима. Но не было никакого сомнения в том, что именно происходит. Они дарили ему свои аплодисменты и поклонение… *заранее,* авансом!

Чисто с аналитической точки зрения все понимали, что шансы выжить в этом полете, пусть даже и очень низкие, были ничуть не ниже, чем при испытании крылатого летательного аппарата. Вернер фон Браун не раз говорил, что рекорд надежности ракеты «Редстоун» составлял девяносто восемь процентов - лучше, чем у некоторых сверхзвуковых истребителей серии «Сенчури» на стадии испытаний. Правда, теперь шансы у Шепарда были гораздо ниже. Он авансом получил множество наград. Он и его товарищи обрели такую славу, какой не удостаивался еще никто из пилотов. Их одаривали этим непередаваемым светящимся взглядом авиаторы и обслуживающий персонал на их собственной базе. А Шепарда уже одаривали им всевозможные конгрессмены, торговцы консервами, председатель Общества ботаников, торговцы домами в новостройках, не говоря уж о безымянных маленьких пташках, которые материализовывались возле него на Мысе. Он уже

получил плату… *заранее!* - и миллионы широко раскрытых влажных глаз были прикованы к нему. Древний инстинкт, так называемая народная мудрость - в плане подготовки и вознаграждения идущего на поединок воина - действительно оказались живучими. Как и его предки в забытом прошлом, Шепард достиг того благословенного состояния, когда ты гораздо сильнее боишься не вынести своей ноши - ведь тебе уже заплатили заранее, - чем погибнуть. *Пожалуйста, дорогой Боже, не дай мне облажаться.* Теперь он находился на месте, которого заслуживал и за которое боролся: на самом пике опасности. Он достиг как раз того критического уровня, который отделял великих пилотов с их огромными, хотя и невидимыми, автопортретами от простых смертных, находящихся там, внизу. Неизвестно, смог ли бы кто-нибудь другой вести себя с таким апломбом в этот день - день, когда ты становишься первым человеком, который сидел на верхушке восьмиэтажного ядра и ждал, когда у него под задницей запалят 66 000-фунтовую ракету «Редстоун». А все автогонщики, скалолазы, аквалангисты и бобслеисты - что они испытывали в решающий момент? Спрашивать было бессмысленно. Одно было ясно: для типичного военного летчика, обладающего самолюбием героя, пышущего грубым животным здоровьем, бесконечно уверенного в своей нужной вещи и жаждущего славы, - то есть для человека вроде Алана Шепарда, - находиться там, где он находился сейчас, было призванием, священным *Beruf*. Здесь он был дома - на высших уровнях нужной вещи.

Кроме того, закаливание организма сделало свое дело. После всех этих тренировок и симуляций полета в полном обмундировании, со всеми этими звуками, g-уровнями, с тянущимися от тела проводами, после более чем сотни *воссозданий* этого момента, после бесконечных подъемов на портале и влезаний в человеческую кобуру, закрывания люка, после начала обратного отсчета, день за днем лежа в этой самой капсуле, слыша голос капсульного коммуникатора в наушниках и видя сигналы начала полета на инструментальной панели, - после того как каждый дюйм и каждая секунда процесса стали знакомыми, а капсула казалась скорее офисом, чем транспортным средством… человеку было трудно почувствовать хоть какую-нибудь разницу в реакциях своей нервной системы на этот раз, хотя на интеллектуальном уровне он понимал, что наступил *тот самый день*. Время от времени он чувствовал, как повышается уровень адреналина в крови, как учащается пульс, и заставлял себя сосредоточиться на проверке готовности по списку: на приборной панели, проводах, радиосвязи. Потом все

успокаивались, и он снова оказывался в одиночестве на своем рабочем месте, в своем процедурном тренажере.

Нет, единственным новым ощущением в это утро была боль в мочевом пузыре. Это была первая *terra incognita. Пожалуйста, Господи, не дай мне облажаться.*

Шепард дождался очередного прекращения обратного отсчета - на этот раз оно произошло из-за того, что все ждали, пока с неба над пусковой площадкой уберутся тучи, - а затем сообщил о своей проблеме по закрытой радиосвязи. Он сказал, что хочет облегчить свой мочевой пузырь. В конце концов ему дали добро: делай это в костюм. И он сделал. Так как его кресло было слегка наклонено назад, струя потекла на север, к голове, неся с собою ощущение жуткого страха. Струя задела внутренний термометр, и содержание фреона подскочило от тридцати до сорока пяти процентов. Потом она потекла дальше, достигла левого нижнего нагрудного датчика, который записывал электрокардиограмму, и частично сбила его с места. Врачи заволновались. Новости о струе мочи тут же распространились среди ученых и техников, подобно извержению вулкана Кракатау, на западе острова Ява. Струя катилась дальше - по резине, проволоке, ребрам, мясу и десяти тысячам сбитых с толку нервных окончаний - и наконец остановилась в ложбинке посреди спины. Постепенно жидкость охладилась, и Шепард теперь чувствовал в ложбинке холодное озерцо мочи. Во всяком случае, мочевой пузырь успокоился, а ничего страшного не случилось. Так что откладывать полет было не из-за чего. Он не облажался.

А потом медики услышали веселый голос по закрытой радиосвязи:

– Все в порядке. Подумаешь, мокрая спина.

Этот парень был просто великолепен!

Он не терял хладнокровия ни при каких обстоятельствах!

Всего через пятнадцать минут под ним разорвется семиэтажное ядро, полное жидкого кислорода, а он так и остается Улыбающимся Элом!

Задержка длилась уже четыре часа. Каждый инженер внимательно изучал панели приборов, отображающие состояние различных систем, чтобы в конце концов объявить, что его система готова, - после этого ответственность за неисправность системы будет целиком лежать на нем. Все пребывали в лихорадочном возбуждении. И оно передавалось внутрь капсулы - и в словах, и без них. Шепард, лежащий на спине, прикрепленный к креслу ремнями и опутанный проводами, был для тысячи людей, собравшихся на портале, словно бы воспалившимся нервным узлом. Но он по-прежнему оставался Улыбающимся

Элом с Мыса. Во время Т минус 6 - за шесть минут до завершения подготовительных операций - произошла еще одна задержка, и один из врачей, связавшись с Шепардом по телефону, спросил:

– Ты *действительно* готов?

Трудно было понять, телу или душе адресован этот вопрос. Он вторгся в запретную зону нужной вещи, и в дело вступил Улыбающийся Эл.

Он засмеялся и сказал:

– Вперед!

– Удачи, парень, - ответил врач.

Прощальное приветствие… из долины скорби.

Во время Т минус две минуты и сорок секунд произошла еще одна задержка. Эл услышал, как инженеры в срубе горячатся из-за давления топлива в «Редстоуне», которое быстро повышалось. Он понимал, что за этим последует. Они собирались переустановить клапан в пусковом двигателе вручную. А это означало, что запуск отложится по меньшей мере на два дня. Они собирались отложить полет, чтобы не брать на себя ответственность *за его жизнь,* если что-то пойдет не по плану! Улыбающийся Эл не мог с этим справиться. Пора заявить о себе Ледяному капитану. Эл вышел на связь и холодным тоном, как это умел делать только он, сказал:

– Все в порядке, я даже спокойнее, чем вы. Почему бы вам поскорее не решить свою маленькую проблему… и не *запалить эту свечу?*

Запалить свечу! Слова самого Чака Йегера! Голос аса! Как ни странно, но это сработало. Понимая раздражение астронавта, инженеры стали сворачиваться и объявлять, что их системы готовы. Примерно в 9.30 пошла последняя минута обратного отсчета. Перископ Шепарда стал автоматически втягиваться внутрь капсулы, и он вспомнил, что установил серый светофильтр для защиты от солнечных лучей. Если он не уберет его, то во время полета совершенно не будет различать цветов. Поэтому Эл начал продвигать левую руку к перископу, но зацепился предплечьем за рычаг выброса. Черт! Только этого сейчас не хватало! К счастью, он лишь слегка задел рычаг. Если астронавт чувствовал приближение катастрофы, а автоматическая система не срабатывала, он мог повернуть рычаг. Тогда срабатывала ракета аварийного модуля - она отделяла капсулу от ракеты «Редстоун» и спускала ее вниз на парашюте. Только этого сейчас не хватало: весь мир ожидает первый американский космический полет, а Шепард в капсуле пролетает вверх на несколько тысяч футов и спускается на парашюте… Эта картина в мгновение ока пронеслась перед ним. Еще одна «пробка из-под шампанского»…

Ну и черт бы с ним, с фильтром. Будем видеть мир черно-белым. Какая разница? *Не облажаться* - вот что главное.

Казалось, что в последние тридцать секунд время стало бежать гораздо быстрее. Через тридцать секунд прямо под спиной у Шепарда зажжется ракета. В эти последние мгновения вся жизнь вовсе не пронеслась у него перед глазами. Не было у него и мучительных видений матери, жены или детей. Нет, он думал о процедурах прерывания полета, о карте контрольных проверок и о том, чтобы не облажаться. Он почти не обращал внимания на звучащий в наушниках голос Дика Слейтона, который отсчитывал последние «десять… девять… восемь… семь… шесть…» и так далее. В этом маленьком глухом отсеке единственно важным было последнее слово. Потом Шепард услышал, как Дик Слейтон сказал:

– Пуск! Вперед, Хосе!

Луизы Шепард не было в это время в долине скорби. Она находилась в своем доме в Вирджиния-Бич, но трудно было определить, где пребывает в этот момент ее душа. Никогда еще за всю историю испытательных полетов жена летчика не оказывалась в таком странном положении. Естественно, все жены понимали, что пресса проявит «некоторый интерес» к реакциям жены и семьи первого астронавта, но Луиза вовсе не ожидала того, что сейчас происходило перед ее домом. Всякий раз, когда кто-нибудь из дочерей Луизы выглядывал в окно, им казалось, что во дворе разворачивается настоящий карнавал. Толпы журналистов, телеоператоров и еще каких-то людей в ветровках, опоясанных кожаными ремнями, швыряли банки пепси-колы, перекрикивались друг с другом и ходили кругами в безумной жажде каких-нибудь новостей об измученной душе Луизы Шепард. Им был нужен стон, слеза, искаженные черты лица, несколько сокровенных слов от друзей - что угодно. Они стали впадать в отчаяние. Дайте нам знак! Дайте нам что-нибудь! Хоть мусорщика! Наконец на улице появился мусорщик с большими пластиковыми пакетами; он курил сигару, чтобы перебить их запах. Журналисты набросились на него и на его вонючие пакеты со всех сторон. Может быть, он знаком с Шепардами?! С Луизой?! Может быть, он бывал в доме?! А не знает ли он что-нибудь о *chez* Шепард? Мусорщик уселся в грузовик, попыхивая сигарой, а они стали барабанить по кабине. Откройте! Мы хотим увидеть! Они стояли на коленях. Они ползали в грязи. Они брали интервью у собаки, у кота, у рододендронов…

Эти маньяки топтали газон и жаждали увидеть хоть какие-нибудь признаки эмоционального расстройства у Луизы. Но, по правде говоря, вряд ли можно было сказать, что Луиза Шепард

переживала те чувства, которых так ждали все эти люди. У Луизы уже не раз была возможность получить нервное расстройство во время многочисленных полетов Эла, особенно в последнее время - в Пакс-Ривер. В 1955 и 1956 годах Эл испытывал один новейший истребитель за другим. Их названия напоминали лязг острых зубов и холодной стали; так могли звать космических воинов и злых духов: «Банши», «Демон», «Тайгеркэт», «Скайлансер» и так далее. А Эл не только определял их максимальные летные характеристики, но и выполнял испытания на большой высоте, производил дозаправку в полете и «тесты на годность к посадке на авианосец» - бесстрастная фраза, за которой скрывалось множество способов вероятной гибели пилота. Луиза прошла через то же самое, что и все жены летчиков-испытателей… Телефонные звонки от других жен: «что-то» случилось… Ожидание в маленьком доме с маленькими детьми Друга вдов и сирот, который приходит исполнить свой долг… День за днем она старается держать себя в руках, не думать об этом, не обращать внимания на часы, когда он не возвращается с летного поля вовремя…

Боже мой, насколько же проект «Меркурий» облегчил жизнь жены тест-пилота! Без сомнения! Худшим в Пакс-Ривер были тревожные мысли - в одиночестве или в окружении ничего не понимающих детей. А в это утро Луиза точно знала, где находится Эл в данную минуту. Трудно было не знать. Подготовку к полету транслировали на всю страну. Где он сейчас? Достаточно было просто взглянуть на телеэкран. По телевидению больше ни о ком не говорили. Звучал лишь баритон Шорти Пауэрса - офицера НАСА по связям с общественностью, который сидел в комнате контроля полета на Мысе и периодически сообщал о состоянии астронавта. Потом зазвонил телефон, и Луиза услышала тот же самый голос. Эл попросил Дика позвонить Луизе, Дик попросил Шорти, и теперь Шорти, чей голос сейчас слушала вся нация, говорил с ней лично, рассказывая о просьбе Эла и объясняя причины задержек. Нет, Луиза не чувствовала себя одинокой. Вовсе нет! В доме было много людей. Кроме детей тут находились ее родители, приехавшие на несколько дней из Огайо. Прибыли и несколько жен пилотов. Когда началась космическая программа, Эл служил поблизости, в Норфолке, так что у них было много друзей среди морских летчиков. Пришли соседи - и те, кто хорошо знал Шепардов, и несколько незнакомых. В гостиной звучали оживленные голоса - оживленные, но не напряженные. И, конечно же, перед домом собрались представители доброй половины всех американских газет и неизбежная толпа зевак, которые всегда

появляются, откуда ни возьмись, на месте дорожных происшествий или прыжков самоубийц с крыши. И все это сборище тут же окружало ее, когда она выглядывала в окно или слегка приоткрывала дверь. В журнале «Лайф» хотели, чтобы в доме постоянно находились два журналиста и фотограф и фиксировали все ее реакции с начала и до конца, но Луиза воспротивилась. И теперь они ждали в отеле на побережье: было условлено, что журналистов и фотографа пустят в дом, как только полет завершится. У Луизы даже не было возможности посидеть перед телевизором и понервничать. Она встала до рассвета, чтобы приготовить завтрак для всех гостей, и эта возня с кофе и всем прочим отнимала много времени. Наконец она осознала, что находится в том состоянии, которое можно назвать *слежением.* Она была главной фигурой в слежении за своим мужем - конечно, в час опасности, а не в час смерти. Секрет слежения за смертью состоял в том, что женщина в любом случае оставалась вдовой - хочет она того или нет. Если бы сейчас она была одна, то ее могла бы сокрушить скорбь, но она внезапно оказалась в роли гостеприимной хозяйки и звезды шоу. Это бесплатно! *Мой дом открыт!* Любой может прийти и поглазеть! Вдове, правда, надо позвонить на водопроводную станцию, но сделать это в присутствии огромной толпы зевак гораздо труднее, чем притворяться храброй маленькой леди, подающей гостям кофе и пирожные. Для такой достойной и сильной женщины, как Луиза Шепард, не существовало сомнений в том, что следует делать. Она хозяйка и главная героиня этой пьесы. Что ей еще оставалось, кроме как подбадривать собравшихся? Пресса, этот хищный, но элегантный Зверь, расположившийся на лужайке перед домом, этого не знала, но вместо измученной жены, ожидающей запуска ракеты, журналисты видели… Почтенную Миссис Астронавт, хозяйку дома, следившую - нет, не за покойником, - за Находившимся в серьезной опасности. У Луизы просто не было *времени* впасть в нервное оцепенение из-за размышлений о возможной участи мужа. Все, что могла сделать звезда и хозяйка, - это войти в комнату, где стоял телевизор, в последние минуты обратного отсчета и посмотреть на столбы пламени, вырывающиеся из сопел «Редстоуна».

А когда весь мир беспокоит ее душевное состояние в этот момент, какое еще выражение лица она могла принять?

В наушниках Шепард услышал голос Дика Слейтона, находившегося в Центре управления полетом «Меркурия». Слейтон произнес: «Пуск!» И, как он это уже проделывал сотни раз в центрифуге и на процедурном тренажере, Шепард потянулся и включил бортовые часы, которые должны были сообщать ему,

что нужно делать в определенный момент. Затем он сказал в микрофон:

– Вас понял! Запуск, часы пущены, - как он это уже говорил сотни раз на тренажере.

А потом - как человек, который многократно прослушал граммофонную пластинку и теперь, вновь собираясь ее слушать, уже знает каждый аккорд и каждую фразу еще до того, как они прозвучат, - стал ожидать постепенного роста *g*-уровня и громового звука взлетающей ракеты… которые он уже сотни раз испытывал и слышал в центрифуге.

Сотни раз! Если бы даже ему сейчас приказали подробно описать по радио американскому народу то, что он чувствует, став первым американцем, полетевшим в космос, и если бы даже он согласился, - то вряд ли смог бы выразить в словах свои ощущения. Он вступал в эру воспроизводимых экспериментов. Его полет был совершенно новым явлением в истории Америки, а он не чувствовал никакой новизны. Он не чувствовал «ужасающую мощь» ракеты, как ее называли дикторы. Он мог лишь сравнивать ее с сотнями полетов, воспроизводимых на центрифуге в Джонсвилле. Эти искусственные полеты навсегда врезались в его память. Множество раз он усаживался в гондолу, как сидел и сейчас, в компенсирующем костюме, перед приборной панелью «Меркурия», слыша в наушниках звук запускаемой ракеты. И по сравнению с этим, что бы ни случилось, уже не могло стать страшным. Совсем напротив. Он был привязан, но… Здесь не *швыряло, как в центрифуге*… Центробежная сила в центрифуге швыряла вас по капсуле по мере увеличения скорости и *g*-сил… В ракете было гораздо легче… Здесь не *было так шумно, как в центрифуге*… Во время занятий на центрифуге записанный на пленку звук ракеты «Редстоун» проникал непосредственно в капсулу. Но сейчас, когда Шепард был статуэткой в упаковочной коробке, этот звук доносился снаружи, через несколько слоев. К тому времени, когда он проходил через аварийный модуль, стену капсулы и спинку анатомического кресла, этот звук становился не громче, чем шумы двигателя, которые слышит при взлете пилот пассажирских авиалиний. Гораздо сильнее Шепард воспринимал звуки внутри капсулы… Телекамера… Она была установлена для того, чтобы записывать выражение его лица и глаз, движения рук, и Шепард слышал ее жужжание примерно в футе от головы… Был еще магнитофон, чтобы записывать все звуки внутри капсулы, и он слышал звук его моторчика… А еще - вентиляторы, гироскопы, инверторы… Это напоминало чрезвычайно компактную современную кухню, в которой все аппараты были включены

одновременно. И, конечно же, радио… Шепард решил поставить громкость на максимум, как он это делал в центрифуге, но к устройству радиосвязи не пришлось даже прикасаться. Все, что ему нужно было делать, - это произносить в микрофон совершенно то же самое, что он говорил тысячу раз в процедурном тренажере: «Высота - одна тысяча… Один и девять g…» - и так далее. А ему отвечали: «Вас понял. Вы выглядите хорошо…» Причем даже *звучало* это в наушниках точно так же.

Он пока ничего не видел - перископ по-прежнему был втянут. О скорости полета он мог судить только по стрелке на панели приборов, которая показывала возрастание высоты и перегрузок. Но это происходило постепенно и было знакомым ощущением. Шепард уже чувствовал это сотни раз на центрифуге. Это оказалось гораздо легче, чем выдержать 4 g в сверхзвуковом самолете, потому что не надо было преодолевать сопротивление, чтобы вытягивать руки вперед, к приборам, и контролировать траекторию полета. Ему не надо было даже шевелить пальцем. Компьютеры направляли ракету автоматически, поворачивая сопла. Он почти не ощущал движения - разве что перегрузки вдавливали его все глубже и глубже в кресло.

Ракета поднималась так медленно, что для достижения 1 Мах потребовалось сорок пять секунд. Истребитель F-104 делал это быстрее. Когда ракета достигла околозвуковой скорости, 0,8 Мах, появилась вибрация, как и на ракетных истребителях серии «Х» в Эдвардсе. Шепард был вполне готов к этому… Он проходил через это на центрифуге столько раз… Но это была совершенно другая вибрация. Его голову не трясло, но амплитуды были более быстрыми. Перед глазами все стало расплываться. Он больше не мог считывать показания приборов. Он решил рассказать об этом по радио, но передумал. *Какой-нибудь ублюдок запаникует и отменит миссию.* Боже мой, ведь любые вибрации - это лучше, чем прерывание полета. Еще через тридцать секунд все вибрации исчезли, и Шепард понял, что достигнута сверхзвуковая скорость. И снова он не чувствовал движения. Он просто лежал, отрезанный от внешнего мира. Лежал на спине, глядя на приборную панель, находившуюся не более чем в восьми дюймах от его глаз, в залитой зеленоватым светом капсуле. Перегрузки достигли шести сил тяжести. По мере того как ракета и капсула приближались к фазе невесомости, перегрузки уменьшались. *Это отличалось от центрифуги - было гораздо легче!* В центрифуге вы могли уменьшить перегрузки при симулировании приближения к стадии невесомости, только понизив скорость рычага центрифуги, а от этого вас подбрасывало вперед, и ремни впивались в тело. Когда симулировался нулевой уровень g, вас еще раз как следует

подбрасывало. Но во время ракетного полета - это знал любой пилот из Эдвардса -скорость не падала резко, когда кончалось топливо: ракета продолжала дрейфовать. Шепард вошел в состояние невесомости так легко, словно бы g-силы просто соскользнули с его тела. Теперь он чувствовал, как колотится сердце. До самой критической части полета - после самого запуска - оставались считанные секунды: отделение капсулы от ракеты. Он услышал приглушенный звук сверху, *совсем как во время симуляций…* Эвакуационная ракета взорвалась, и капсула теперь была свободна от ракеты. Скорость капсулы резко возросла, и Шепарду показалось, будто он получил хороший пинок снизу. На приборной панели загорелась прямоугольная трехдюймовая полоска зеленого света. На ней были буквы: «Авар. слив.», то есть «модуль аварийного слива топлива». После вступления в действие модуля перископ начал работать. Шепард мог выглянуть наружу, но его глаза были прикованы к зеленой надписи. Она была прекрасна. Она означала, что все шло отлично. Теперь он мог забыть о рычаге прерывания полета. Фаза запуска закончилась. Самая вероломная часть полета теперь была позади. Про все эти бесконечные занятия на процедурном тренажере - «Прерывание!… Прерывание!» - можно было забыть. Небольшие люки располагались над его головой, с обеих сторон, и Шепард видел через них только небо. Теперь он находился на высоте чуть больше сотни миль. Небо было почти синим - о «черноте космоса» и речи не шло. Это было то же самое темно-синее небо, которое пилоты видели на высоте сорок тысяч футов. Никакой разницы. Капсула теперь автоматически поворачивалась так, что ее тупой конец, находившийся под спиной Эла, был направлен на зону посадки. Шепард двигался к Флориде, к Мысу. Правда, он совсем не мог видеть землю сквозь люки. Да это ему было и не интересно. Он не отрывал взгляда от приборной панели. Показания приборов говорили, что он находится в состоянии невесомости. После многих отработок этого момента на процедурном тренажере Шепард знал, что такое находиться в состоянии невесомости. Но сейчас он ничего не чувствовал. Он был так туго обвязан и втиснут в эти человеческие ножны, что никак не мог поплавать, как он это делал в больших грузовых самолетах С-131. Он даже не испытывал ощущение кувырка, как при полетах на заднем сиденье истребителей F-100 в Эдвардсе. *Все было мягче и легче!* Конечно же, ему пришлось сообщить что-то на землю об ощущении невесомости. Ведь это была великая тайна космических полетов. *Но он вовсе ничего не чувствовал!* Он увидел, как у него перед глазами проплыла какая-то шайба - должно быть, ее оставил здесь кто-нибудь из рабочих. И это было

единственным доказательством того, что он пребывает в невесомости. Он попытался схватить шайбу левой рукой, но промахнулся. Шайба уплыла, и он уже не мог до нее дотянуться. Он вовсе не чувствовал скорости, хотя и знал, что она составляет 7 Мах, или около 5180 миль в час. О скорости ничто не говорило. В капсуле совершенно не было вибраций. С того момента как капсула отделилась от ракеты, снаружи не доносилось никаких звуков. Словно капсула припарковалась в небе. А звуки внутри: подъемы, падения, жужжание и стоны инверторов и гироскопов, камер и вентиляторов, звуки маленькой кухни, - были те же самые, что он слышал множество раз внутри капсулы на земле, на Мысе… Та же самая маленькая кухня, в которой все жужжит и гудит. Ничего нового не происходило!… Он знал, что находится в космосе, но об этом ничто не говорило!… Он посмотрел в перископ - только так он мог взглянуть на землю. *Проклятый серый фильтр!* Он вовсе не видел красок! Он так и не поменял фильтр. Первый американец, поднявшийся так высоко над землей, - и смотрит черно-белый фильм. Тем не менее все хотели знать, что он видит…

– Какой прекрасный вид! - сказал Эл.

И услышал ответ Слейтона:

– Уверен, что так оно и есть.

На самом деле большая часть восточного побережья и океана была затянута облачной пеленой. Он смог рассмотреть Мыс, западный берег Флориды… Озеро Окичоби… Он был так высоко, и казалось, что его уносит от Флориды очень медленно… Инверторы и гироскопы стонали, вентиляторы гудели, камеры жужжали… Он попытался отыскать Кубу. Куба это или нет? Отсюда, сверху, через облака… Все было черно-белым, и повсюду были облака… Вот остров Бимини, а это отмели вокруг него. Это он видел. *Но все было таким маленьким!* Насколько же все выглядело крупнее и отчетливее в тренажере «Альфа», когда им показывали на экране фотографии… Реальную картину нельзя было даже сравнить. Она была *нереалистичной.* Он видел только серый океан, светло-серые берега и темно-серую растительность… Вот Багамские острова: Большая Багама, Абако… или нет? Бледно-серые облака, серая вода, бледно-серые берега… сплошной серый цвет. Но у него не было времени забавляться. Его ждала длинная карта контрольных проверок. А еще он должен был попробовать проконтролировать вращение, рыскание и тангаж. До сих пор это производилось автоматически. Он переключился на ручное управление и попробовал поработать ручным регулятором.

– Переключаюсь на ручной тангаж, - сказал он в микрофон.

И капсула качнулась носом вверх, а потом вниз.

– Тангаж в порядке, - сказал Эл. - Перехожу на ручное рыскание.

Все это, казалось, он произносил уже сотню, тысячу раз раньше, в процедурном тренажере. И капсула покачалась из стороны в сторону - он *испытывал* это тысячу раз на тренажере «Альфа». Только звук был другой. Каждый раз, когда он поворачивал рычаги ручного контроля, из капсулы вырывались струи перекиси водорода. Он знал об этом, потому что капсула покачивалась, вращалась и рыскала, как и полагалось, - но не слышал звука вырывающихся струй. На тренажере «Альфа» он всегда их слышал. Но в действительности все оказалось вовсе не так реалистично. Капсула покачивалась и рыскала, как и «Альфа»… *никакой разницы*… но он не слышал звука струй перекиси водорода из-за жужжания, гудения и свистения инверторов, вентиляторов и гироскопов… звуков маленькой кухни.

Прежде чем Шепард понял это, полет практически завершился. Пришло время подготовиться к вхождению в атмосферу. Он спускался по дуге, как минометный снаряд… На земле начали обратный отсчет перед пуском тормозных двигателей, которые должны были замедлить движение капсулы при прохождении через атмосферу. В этом полете тормозные двигатели не играли никакой роли, потому что капсула в любом случае рухнула бы вниз, как пушечное ядро, но они были важны для орбитальных полетов, и Шепарду предстояло их испытать. Тормозные двигатели запустились автоматически. Ему не пришлось даже пошевелить пальцем. Раздался еще один приглушенный звук пуска ракеты, совсем не громкий… Маленькая кухня продолжала гудеть и свистеть… Он по-прежнему опускался на Флориду. От пуска тормозных двигателей Шепарда вдавило в спинку кресла с силой примерно 5 *g*. Это оказалось более неожиданным, чем перепад от шести *g* до нуля при подъеме. *Да, парень, это тебе не центрифуга.* Сидящего в центрифуге в этот момент резко дергало. А в следующее мгновение Шепард снова оказался в невесомости - вернее, знал, что так должно быть. Тормозные двигатели замедлили движение капсулы, и вскоре уровень *g* стал нарастать. Нарастал он, конечно, постепенно, а Эл точно знал интервалы… В этот момент должно было сработать взрывное устройство, чтобы освободиться от приспособлений, удерживающих тормозную установку. Эл услышал негромкие взрывы снаружи, а затем увидел, как одно из устройств пролетело мимо. Капсула начала было поворачиваться, но тут же автоматически восстановила положение. Теперь, во

время спуска, Элу полагалось поупражняться в контролировании углового положения капсулы. Он покачал ее туда-сюда, словно сиденье на «чертовом колесе»… Проклятье! Приборы показывали, что уровень перегрузок постепенно нарастал… Полтора *g*… Выходит, у него осталось примерно сорок пять секунд, чтобы проверить *звезды.* Он должен был посмотреть на звезды и на горизонт и понять, может ли он сосредоточиться на конкретных созвездиях. В будущем это могло пригодиться для космической навигации. Но главное заключалось в том, что миллионы людей знали: первый американец находится в космосе, по соседству со звездами… Они все хотели знать, как выглядят звезды при взгляде из атмосферы. Предполагалось, что при взгляде сверху звезды не должны мерцать. Это должны быть просто маленькие светящиеся шарики в черном космосе… Правда, космос был не черным, а синим… *Звезды,* парень! Он стал смотреть в люки, пытаясь разглядеть звезды… Но не увидел ни одной проклятой звезды. Когда капсула покачивалась или поворачивалась в одну сторону, в глаза Элу били вспышки солнечного света. Если она покачивалась или поворачивалась в другую сторону, он все равно ничего не видел. Свет внутри капсулы был слишком ярким. Все, что он мог разглядеть, - это синее небо. Он не видел даже горизонта. Ожидалось, что при взгляде из атмосферы на горизонте будут видны разноцветные полосы. Но Элу не удавалось увидеть их через люки. Он мог бы разглядеть их через перископ, но тот показывал черно-белый фильм.

Что за чертовщина? Уровень *g* стал нарастать слишком быстро! На центрифуге такого не случалось! Перегрузки росли так быстро и Эла вдавливало в кресло так сильно, что он понял: он не успеет выполнить запланированные маневры с системой электродистанционного управления. Правда, в этом полете система электродистанционного управления никак не влияла на его безопасность - она была важна опять же для орбитальных полетов. Единственное, что мог сделать астронавт во время орбитальных полетов самостоятельно, - это удержать капсулу в нужном положении, под нужными углами, если автоматическая система даст сбой. Как бы то ни было, он не успевал с картой контрольных проверок! *А не успеть* - это означало риск *облажаться*… Скоро он уже не в состоянии будет контролировать положение капсулы вручную или электродистанционным управлением. Уровень *g* станет настолько высоким, что он не сможет действовать руками. И он снова вернулся в автоматический режим, забыв при этом выключить одну из кнопок ручного управления… Он отставал от карты - симуляция вышла ему боком. Он-то думал, что у него останется гораздо

больше времени! Правда, никакая опасность ему не угрожала, но насколько же действительность отличалась от симуляции! Проклятые *звезды и цветные полосы* - он потратил на них кучу времени! А перегрузки все нарастали. По мере вхождения во все более плотные слои атмосферы капсулу стало покачивать из стороны в сторону, но не так резко, как в центрифуге. Шепард снова лежал на спине. Если он смотрел вверх, то прямо в небо. Он напрягал икры и брюшные мышцы, чтобы противостоять перегрузкам… как делал это тысячу раз в центрифуге. Он с трудом выдыхал воздух из сдавленной груди… Он с натужным придыханием произносил цифры уровня g, появлявшиеся на циферблатах… «Ш-ш-ш-есть… с-с-семь, в-в-восемь… дев-в-в-ять…» Затем он с усилием несколько раз повторил: «Ок-к-кей… о-к-к-ей:… о-к-к-ей…», чтобы на земле знали, что перегрузки высоки, но он с ними справляется. Он не мог увидеть в люки ничего, кроме темно-синего фона. Да он и не старался туда смотреть. Он пристально глядел на приборную панель - на крупные лампочки, которые должны были сигнализировать об автоматическом выбросе парашютов. Раскрылся буек, который вытаскивал наружу главный парашют: теперь Шепард мог видеть его в перископ. Стрелка альтиметра дошла до отметки «двадцать тысяч футов». *Почему же…* Ведь основной парашют вышел наружу на высоте десять тысяч футов - Шепард видел это в перископ. Тут парашют раскрылся, и от толчка Шепарда придавило к креслу. *Пинок под зад! Чтобы не волновался!* Капсула под парашютом покачивалась из стороны в сторону, но в этом не было ничего страшного. Шепард лежал на спине. Посадочный топливный бак находился как раз у него под спиной. Он начал освобождать колени от ремней. Надо избавиться от всех этих проклятых ремней, шлангов и проводов. Это главное. Он снял со шлема лицевой шланг и шланги для выхода кислорода. Через перископ он видел, что все быстрее приближается к воде. Снаружи было солнечно. Он находился возле Бермудских островов. Повсюду были корабли. Он ясно слышал их гул по радио. Затем капсула своим тупым концом вошла в воду. Это произошло прямо у него под спиной. От толчка его снова отбросило к спинке кресла, все *было именно так, как они и говорили!* Это был примерно такой же толчок, как и при посадке на палубу авианосца, не более того. Капсула перевернулась на правый бок, и правое окно оказалось под водой. Но Шепард мог смотреть через другое окно и видеть пятно желтой краски на воде. Краска выбрасывалась из капсулы автоматически, чтобы капсулу легче было заметить спасательным вертолетам. Шепард сейчас занимался тем, что пытался освободиться от остальной

оснастки. *Освободиться!* Он сломал пломбу шейного кольца, чтобы можно было снять шлем. Он видел, что по-прежнему находится под водой. Капсула должна была выпрямиться, но проклятое окно оставалось под водой. Бульканье! Он начал оглядываться: не просочилась ли где-нибудь вода. Ведь это могло положить конец всему. Он подпрыгивал в проклятой воде, как в ведре. Капсула медленно принимала вертикальное положение. Вертолет уже завис наверху, готовясь получить указания. Шепард делал все медленно, чтобы не напортачить, выбираясь из капсулы. Он открыл дверь наверху капсулы, горловину и выбрался наружу с помощью канатного устройства. Солнечный свет ударил ему в лицо. Было четверть одиннадцатого утра. Он находился в сорока милях от Бермуд, в Атлантическом океане, солнечным утром. Шум от вертолета сверху заглушал все остальные звуки. С вертолета спустили спасательный канат, который выглядел как хомут - такие в старину надевали на ломовых лошадей. Это был большой вертолет грузового типа. Он уже зацепился крюком за капсулу и вытаскивал ее из воды. Внутри вертолета сидело несколько морских пехотинцев. Они глядели на Шепарда и улыбались. Это был тот самый сияющий взгляд.

Всего лишь за семь минут вертолет добрался до корабля - авианосца под названием «Озеро Чемплейн». Капсула под вертолетом раскачивалась вперед-назад. День был очень солнечный - отличный майский денек недалеко от Бермуд. Вертолет стал садиться на палубу. Шепард посмотрел вниз и увидел сотни лиц. Они все глядели вверх, на вертолет. Видимо, весь экипаж корабля собрался на палубе. Их лица, залитые солнцем, были обращены к Шепарду. Сотни лиц. Люди заняли всю заднюю часть палубы. Они столпились между самолетами, смотрели вверх и двигались к тому месту, где должен был приземлиться вертолет. Охранники с трудом удерживали их за натянутыми канатами. Когда вертолет снизился, Эл увидел лица более отчетливо, и на всех был тот самый взгляд. На сотнях лиц уже был тот самый сияющий взгляд.

далее
в начало
назад

11. ОНО САМО ВЗОРВАЛОСЬ?

Гленн и остальные теперь могли лишь наблюдать, как Эл Шепард поднимается над ними и становится национальным героем уровня Линдберга. Именно так это выглядело. Покончив с техническими отчетами, Шепард направился с Гранд-Багамы прямиком в Вашингтон. На следующий день к нему присоединились и шестеро неудачников. Они стояли и смотрели, как президент Кеннеди вручает Элу медаль «За отличную службу» на церемонии в Розовом саду Белого дома. Затем они последовали за Шепардом, когда он уселся на заднее сиденье открытого лимузина и поехал по авеню Конституции, приветствуя собравшуюся толпу. Десятки тысяч людей собрались посмотреть на кортеж, хотя на его подготовку было отведено лишь двадцать четыре часа. Они кричали, плакали, преисполненные благоговения и благодарности. Процессии потребовалось полчаса, чтобы проехать одну милю от Белого дома до Капитолия. Порою казалось, что у Эла транзисторы в солнечном сплетении. Но не сейчас - сейчас он действительно был искренне тронут. Они обожали его. Он был… на балконе Папы Римского… Целых полчаса… На следующий день муниципалитет устроил Элу торжественный проезд по Бродвею. Эл сидел на заднем сиденье лимузина, а его осыпали серпантином и конфетти, как на театральной премьере. Родной город Эла - Дерри, который был лишь немногим крупнее деревни, - тоже устроил для него парад: собралась самая большая толпа за всю историю штата Нью-Гемпшир. Части пехоты, флота, морской пехоты, авиации и национальной гвардии со всей Новой Англии маршировали по главной улице, а в небе летчики на реактивных истребителях демонстрировали воздушные трюки. Политики опасались, что Дерри переименуют в Спейстаун, прежде чем они предложат это сами. В городе Дирфилд, штат Иллинойс, в честь Эла назвали новую школу. А потом Эл стал получать тонны поздравительных открыток по почте. «Поздравляем Алана Шепарда, нашего Первого человека в космосе!» - текст был заранее напечатан на открытках вместе с адресом НАСА. А покупателям надо было лишь подписать открытку и бросить ее в почтовый ящик. Полиграфические компании просто помешались на таких открытках. Эл был самый настоящий герой.

По сравнению с орбитальным полетом Гагарина прыжок Шепарда на Бермудские острова, всего лишь с пятью минутами невесомости, был не очень большим достижением. Но это не имело значения. Полет преподносился как драма, первая драма

поединка в истории Америки. Шепард был лишь неудачником, который забрался на верхушку американской ракеты - а *наши ракеты всегда взрываются* - и бросил вызов всемогущему советскому «Интегралу». А то, что весь ход полета транслировался по телевидению и трансляция началась за добрых два часа до пуска, лишь усиливало напряжение. А затем Эл прошел через все это. Он дал им запалить свечу. Он *не колебался.* Не паниковал. Он держался отменно. Он был такой же великолепный сорвиголова, как и Линдберг, и даже лучше: он сделал это ради всей страны. Это был человек… с нужной вещью. Никто не произносил этих слов, но каждый ощущал исходящие от Эла лучи ауры и первобытной силы, физической храбрости и мужской чести.

Даже Шорти Пауэрс стал знаменитым. «Голос «Меркурия» - так его теперь называли, а еще «восьмым астронавтом». Пауэрс был подполковником авиации, в прошлом пилотом-бомбардировщиком. На протяжении всего полета Шепарда он выходил в эфир из Центра управления полетом на Мысе и говорил: «Это Центр управления «Меркурия» - и сообщал о ходе дел астронавта с холодностью настоящего боевого пилота; людям это нравилось. После приводнения капсулы Шорти Пауэрс передавал, что Шепард все время повторяет «а-о'кей». На самом деле это была выдумка Пауэрса: он знал, что инженеры НАСА говорят так во время испытаний радиоустройств, потому что звук «а» передается в эфир лучше, чем «о». Тем не менее это «а-о'кей» стало символом победы Шепарда над всеми помехами и символом хладнокровия астронавта, а на Шорти Пауэрса смотрели как на медиума, который соединял обыкновенных людей и звездных путешественников - обладателей нужной вещи.

Резко возрос и статус Боба Гилрута. После целого года скорби и печали Гилрут наконец-то удостоился чести проехать в одном из лимузинов триумфального кортежа Шепарда по Вашингтону. Рядом с ним сидел Джеймс Уэбб, и они вместе глядели на тысячи улыбающихся, кричащих, машущих руками и щелкающих фотоаппаратами людей.

– Если бы ничего не получилось, - признался Уэбб, - они оторвали бы тебе голову.

Теперь Гилрут, «Меркурий» и НАСА - все одновременно - стали символом американского технологического прогресса. *(Наши парни больше ничего не портят, а наши ракеты не взрываются.)*

Ничто не прошло мимо внимания президента. Его отношение к НАСА изменилось. И Уэбб понимал почему. Три недели назад, после полета Гагарина, президент пребывал в испуге. Он был

убежден, что весь мир теперь судит о Соединенных Штатах и его правлении по космической гонке с Советами. Он бормотал:

– Если бы кто-нибудь сказал мне, как их догнать. Давайте найдем кого-нибудь - кого угодно… Сейчас нет ничего важнее.

Это *догнать* стало манией. Наконец Драйден сказал ему, что бесполезно пытаться догнать могущественный «Интеграл» в чем-либо связанном с орбитальными полетами. Оставалась единственная возможность - начать программу подготовки к запуску человека на Луну в течение ближайших десяти лет. Это потребует усилий, сопоставимых с подготовкой проекта «Манхэттен» во время Второй мировой войны, и обойдется в двадцать-сорок миллиардов долларов. Кеннеди эта цифра привела в ужас. Но меньше чем через неделю произошло позорное поражение в Заливе Свиней, и теперь его концепция «новой границы» выглядела скорее как отступление на всех фронтах. Успешный полет Шепарда стал первой новостью, которая порадовала Кеннеди с тех пор. Впервые он проявил некоторое доверие к НАСА. А теплейший прием, оказанный публикой Шепарду как сорвиголове-патриоту, бросившему вызов в небесах Советам, воодушевил президента.

Однажды утром Кеннеди пригласил Драйдена, Уэбба и Гилрута в Белый дом. Они расселись в Овальном зале, и Кеннеди сказал:

– Теперь во всем мире о нас судят по нашим успехам в космосе. Следовательно, мы должны быть первыми. Вот и все.

После такого заявления Гилрут подумал, что Кеннеди прикажет им свернуть суборбитальные полеты на «Редстоуне» и перейти непосредственно к орбитальным полетам с использованием ракеты «Атлас». Они же надеялись провести еще шесть-десять суборбитальных полетов, используя «Редстоун». Гилрут подумывал об орбитальных полетах, хотя это было рискованное предприятие, учитывая проблемы, возникавшие с системой «Меркурий-Атлас» на испытаниях. Так что все они просто изумились, когда Кеннеди сказал:

– Я хочу, чтобы вы приступили к лунной программе. Я собираюсь попросить денег у Конгресса. Я хочу сказать им, что вы рассчитываете отправить человека на Луну к 1970 году.

25 мая, спустя двадцать дней после полета Шепарда, Кеннеди выступил перед Конгрессом с сообщением о «неотложных национальных нуждах». По сути, это было начало его политического реванша после поражения в Заливе Свиней. Казалось, что Кеннеди читает новую инаугурационную речь.

– Наступило время для больших свершений, - сказал президент, - время нового великого американского проекта,

время, когда наша нация должна занять безусловно ведущую роль в освоении космоса, от которого во многом зависит наше будущее на земле.

Он сказал, что русские, благодаря их большим ракетным двигателям, некоторое время будут побеждать в соревновании, но это должно только подстегивать Соединенные Штаты в их усилиях.

– Какое-то время мы не сможем гарантировать, что в один прекрасный день станем первыми. Но мы можем гарантировать, что любая неудача в попытке это сделать станет для нас последней. Мы подвергаемся дополнительному риску, потому что на нас смотрит весь мир. Но, как показал подвиг астронавта Шепарда, этот же самый риск повышает наш авторитет в случае удачи. Я верю, что наша нация сможет до конца этого десятилетия высадить человека на Луне и благополучно вернуть его на Землю. Сейчас нет более впечатляющего для человечества или более важного для долгосрочного исследования космоса проекта. И ни один проект не будет таким трудным и дорогим.

Конгресс и не думал уклоняться от расходов. НАСА выделили на следующий год 1,7 миллиарда долларов, и это было только начало. Стало ясно, что теперь НАСА сможет получить практически все, что пожелает. Полет Шепарда оказался весьма кстати. Начался удивительный период «безбюджетного финансирования». Это было поразительно. Деньги полились дождем. Всевозможные бизнесмены старались подарить их непосредственно Шепарду. За несколько месяцев Лео де Орси, который по-прежнему был бесплатным финансовым директором парней, получил на полмиллиона долларов предложений от компаний, которые хотели, чтобы Шепард рекламировал их товары. Шепард отверг все эти предложения, но поток их не иссякал. Один из конгрессменов, Фрэнк Бойкин из Алабамы, требовал, чтобы правительство подарило Шепарду дом.

Теперь астронавтика стала в гораздо большей степени Раем летучего жокея, чем в первый год проекта «Меркурий». Эйзенхауэр лично никогда не уделял астронавтам много внимания. Он рассматривал их как военных-добровольцев, вызвавшихся принять участие в эксперименте, и не более того. Но Кеннеди сделал их составной частью своей администрации и включил в официальную жизнь.

Другие парни тоже поехали с Элом в Белый дом, но их жены остались на Мысе. А когда они прилетели обратно в Патрик, жены вышли на летное поле встречать их самолет. И у всех был лишь один вопрос: *«Как выглядит Джекки?»*

Экзотичное лицо Джекки Кеннеди и Коллекция одежды с

шестого этажа - это было в каждом журнале… И все женщины испытывали любопытство. Конечно, они оставались женами младших офицеров, которые видели людей вроде Джекки Кеннеди лишь на страницах журналов и газет. И в то же время они начинали понимать, что являются частью этого странного мира, в котором действительно существуют Те самые люди.

«Как выглядит Джекки?»

Вскоре они все смогли познакомиться с ней. Они посещали частные ланчи в Белом доме, на которых было так много слуг, что, казалось, за каждым стулом стоит по одному. И действовали они так слаженно, будто играли в баскетбол. Кеннеди очень тепло относился к парням. Он искал их расположения. Тот самый сияющий взгляд время от времени появлялся и на его лице. Теперь все было пронизано духом *мужской чести,* и даже президент становился совсем другим человеком, благоговеющим перед нужной вещью. Что же до Джекки, то у нее была классическая улыбка южанки, которой она, вероятно, научилась в Вирджинии, спокойный голос и улыбка, обнажающая зубы. Она почти не двигала нижней челюстью, когда говорила. Казалось, что слова проскальзывали у нее между зубами, словно крохотные жемчужины. Конечно, перспектива ланча с семерыми пилотами и их фрау ее не слишком-то воодушевляла, если воодушевляла вообще. Но никто не мог держаться добрее или внимательнее. Она пригласила Рене Карпентер прийти в гости частным образом, и они уже беседовали как две старые подруги, обо всем на свете, в том числе о воспитании детей в нынешнее время. Что уж было говорить о женах других пилотов эскадрильи… Внезапно на сцену вышла Почтенная Миссис Астронавт и оказалась на высочайших уровнях американской светской жизни, где кроме прочих наград получила и *Джекки Кеннеди.*

А для ребят это был настоящий рай. Конечно, ничто не изменило совершенства - в духе Эдвардса - их жизни. Просто к невыразимым контрастам жизни астронавта добавилось еще нечто новое и удивительное. Через несколько часов после ланча в Белом доме или катания на водных лыжах в Хайанис-Порт вы могли снова оказаться на Мысе, снова возвращались к выпивке-и-автомобилю в этом удивительном царстве Низкой арендной платы, снова садились в свой «корвет» и мчались по обочинам этих каменистых баптистских дорог, забирались на всю ночь в вагон-ресторан, чтобы попить кофе и подготовиться к предстоящим тренировочным полетам. И когда вы снова переходили на синтетические рубахи и широченные штаны, вас никто не узнавал, и это было даже к лучшему. Вы могли просто сидеть, пить кофе, курить и наблюдать за двумя полисменами с

рациями в карманах под соседним навесом. Из рации доносился негромкий голос: «Тридцать первый, тридцать первый… Вирджил Уайли отказывается вернуться в свою комнату на Рио-Банана». И полицейские переглядывались, словно говоря: «Ну и что? Стоит ли ради этого отрываться от тарелки французского жаркого с овсяными хлопьями?» - а потом вздыхали, начинали вставать, застегивать кобуры и направлялись к двери, как раз в тот момент, когда в заведение вваливался старый нищий, местный бунтарь, пьяный как свинья. Он спотыкался, отталкивался от двери и, на согнутых ногах, падал на стул возле стойки.

– Как дела? - спрашивал он официантку. А она отвечала:

– Так себе. А у тебя?

– А у меня больше нет никаких дел, - говорил он. - Все утонуло в грязи и больше уже не поднимется.

Потом, не дождавшись ответа, повторял:

– Все утонуло в грязи и больше уже не поднимется, - а лицо официантки принимало настороженное и отстраненное выражение.

И все это заставляло вас улыбнуться, потому что вы сидели здесь и слушали оживленную вечернюю беседу пьянчуг из самого дешевого района Мыса всего лишь спустя двенадцать часов после того, как склонялись над столом в Белом доме, стараясь поймать мелкие блестящие жемчужинки слов самой знаменитой болтуньи в мире, - и каким-то образом вы неплохо существовали в обоих этих мирах. О да, это был совершенный баланс легендарного Эдвардса - Мьюрока времен Чака Йегера и Панчо Барнес… И теперь всему этому было уготовано будущее с неограниченным бюджетом.

По сути дела парни стали символами не только холодной войны Америки против Советов, но и политического реванша самого Кеннеди. Они сделались пионерами «новой границы». Кеннеди собирался победить могущественный «Интеграл» на Луне, а они были его бесстрашными разведчиками. Их уже никоим образом нельзя было считать обычными летчиками-испытателями и тем более объектами испытаний.

Гасу Гриссому это было очень на руку.

Гас был заявлен на второй полет системы «Меркурий-Редстоун», запланированный на июль. Ему должны были предоставить обновленную капсулу, с которой произошли определенные перемены - с учетом требований астронавтов, чтобы астронавт был в большей степени пилотом. Капсулу, в которой летал Шепард, было уже поздно переделывать, но в капсуле Гриссома имелось окно, а не просто люки, новый набор ручных регуляторов, чтобы контроль положения капсулы больше

напоминал управление самолетом, и люк с разрывными болтами - астронавт мог взорвать их и вылезти из капсулы после приводнения. Тем не менее сам полет должен был стать повторением полета Шепарда, то есть суборбитальным прыжком с трехсот миль в Атлантический океан. Некоторые изменения в план полета помогал внести сам Гас. Так как Гас собирался лететь следующим, он присутствовал на отчетах Шепарда на острове Гранд-Багама. Никто, даже из НАСА, открыто не критиковал Эла за что-либо, но чувствовалось скрытое критическое отношение к тому, как он вел себя в конце полета, когда перегрузки стали нарастать быстрее, чем он ожидал, а Эл в отчаянии глядел в люки, пытаясь отыскать какие-то там звезды. Некто из Отдела летных систем все время спрашивал Шепарда, не оставил ли он включенной кнопку ручного контроля после перехода в автоматический режим. Это могло вызвать повышение расхода перекиси водорода - топлива, на котором работали двигатели контроля положения капсулы. В принципе, такая ошибка не имела особого значения при пятнадцатиминутном суборбитальном полете, но могла сказаться при орбитальном. Эл говорил, что он вряд ли не выключил кнопку, но сказать наверняка не может. А этот человек из НАСА снова задавал свой вопрос. Это был первый признак того, что парни вплотную подошли к важной истине, связанной с космическими полетами. Вы не поднимали капсулу с земли, не набирали на ней высоту, не меняли ее курса и не сажали ее. То есть вы не *летали* на ней - и нельзя было оценить, насколько хорошо вы *вели ее,* как это делалось во время пробных полетов или в бою. Здесь оценивалось лишь то, насколько хорошо вы заполняли пункты в карте контрольных проверок. И чем меньше оставалось незаполненных пунктов в карте, тем больше имелось шансов, что полет признают «отличным». Каждый полет был настолько дорогостоящим, что всегда находились люди - инженеры, врачи и ученые, - которые старались загрузить вашу карту контрольных проверок своими маленькими «экспериментами». Решить эту проблему можно было так: позволить вписать в карту только «относящиеся к делу» пункты, а от остальных по возможности отказаться. Испытание системы контроля положения капсулы было приемлемым, потому что явно «относилось к делу». Это *напоминало* полет на самолете. В общем, ко времени запуска карта контрольных проверок Гаса Гриссома была максимально урезана, за исключением моментов, связанных с испытаниями нового ручного регулятора.

Гас оставался в гостинице «Холидей» практически до последнего перед полетом дня, поддерживая нужное напряжение. Он немного сократил занятия водными лыжами - своим любимым

видом спорта - и ночные гонки по шоссе, чтобы не разбиться как раз накануне полета, но в основном на Мысе, в этом Раю летучего жокея, все шло как обычно.

Вечером, как раз накануне полета, Гас отправился попить коктейль, чтобы немного расслабиться, и встретил не кого-нибудь, а Джо Уокера. Джо отпустили на несколько дней из Эдвардса, чтобы он поприсутствовал при запуске, - и вот он здесь. К июлю 1961 года Джо Уокер и Боб Уайт провели отчаянные эксперименты с X-15. В апреле Уайт установил новый рекорд скорости - 4,62 Мах, то есть больше трех тысяч миль в час, - а в мае Уокер побил его, достигнув 4,95 Мах; в июне Уайт взял реванш - 5,27 Мах. X-15 теперь был оснащен Большим двигателем, XLR-99, который обеспечивал пятьдесят семь тысяч фунтов осевой нагрузки. Истинные братья были готовы на все, чтобы достичь своей цели - скорости 6 Мах и высоты более пятидесяти миль… в *пилотируемом* полете! В *пилотируемом!* Об этих планах можно было прочитать в прессе… если бы кто-нибудь заинтересовался ими. Но сейчас все на свете затмил полет Гагарина, а вслед за ним - полет Шепарда… поединок в бою за небеса. На самом деле Уокер добился на X-15 4,95 Мах - высочайшей скорости за всю историю авиации - в тот самый день, когда Кеннеди выступал перед Конгрессом и говорил о полете на Луну… И в сравнении с перспективой лунного путешествия рекорд Уокера выглядел совсем незначительным. Но правда должна была открыться! Именно об этом думал Джо Уокер, когда случайно встретил Гаса Гриссома в «Холидее».

Гас и Джо немного выпили - это было уже после наступления темноты, - и Джо стал поддразнивать Гаса: мол, ему и его приятелям пора поспешить, иначе Джо и его парни опередят их. И как же это у вас получится? - был вопрос. Ну, ответил Уокер, теперь у нас есть ракетный двигатель в пятьдесят семь тысяч фунтов нагрузки, а «Редстоун», который поднимает в воздух эту вашу капсулу, дает всего лишь семьдесят восемь тысяч, так что мы почти сравнялись с вами, причем мы *летаем* на этой хреновине. Мы действительно *летаем* на ней и *сажаем ее на землю.* Джо Уокер хотел лишь прояснить ситуацию и слегка поддразнить Гриссома, но не смог удержаться от интонации в голосе, показывающей, какое место эти вещи занимают в настоящей иерархии, на пирамиде. Теперь все смотрели на астронавта Гриссома и ждали, что он ответит. Гриссом, который умел быть крепким орешком, когда того хотел, пристально посмотрел на Уокера… и разразился смехом.

– Ох, Джо, - сказал он, - я теперь все время буду оглядываться и, если увижу, что ты пролетаешь мимо, честное слово, помашу

рукой.

Вот такое место теперь досталось Джо Уокеру и истинным братьям! Такова была *новая* простая истина. Гриссом даже не рассердился. Джо Уокер и Чак Йегер уже не могли сказать или сделать ничего такого, что изменило бы новый порядок вещей. Астронавт теперь стоял на самой вершине пирамиды. А ракетные пилоты были уже… старичками, погрузившимися в воспоминания… Это было ясно даже без слов. Это носилось в воздухе, и все это понимали. Черт побери! Ведь когда они в Мьюроке начинали летать на реактивных и ракетных самолетах, наверняка находились такие вот старикашки, несчастные старые ублюдки, которые когда-то прекрасно летали на обычных пропеллерных самолетах, но по-прежнему настаивали, что именно они стоят на вершине. Полеты - это не бейсбол или футбол. Нет, в полетах любое серьезное технологическое новшество могло изменить правила игры. Система «ракета-капсула» - слово «система» было теперь у всех на устах - и стала таким новшеством. Нет, теперь Гасу нечего было обижаться на Джо Уокера или еще кого-нибудь из Эдвардса.

Гас, похоже, совершенно не волновался. Иногда он немного раздражался во время собраний, на которых сидел вместе с инженерами в течение последних двух недель перед полетом. Он ворчал из-за того, что инженеры постоянно пытались что-то изменить в последнюю минуту, но это было просто стремление как можно скорее отправиться в полет. В подготовке к полету чувствовался дух старого доброго Эдвардса, когда вместо рычага можно было использовать метловище. Как раз за две ночи перед полетом до одного из врачей дошло, что необходимо подготовить для Гаса мочеприемник, чтобы избежать неприятностей, случившихся с Шепардом. Чертовски умная мысль! Было решено изготовить приемник из обычного резинового презерватива. Но как сделать, чтобы он удерживался на месте и не слезал? Помогла Ди О'Хара, медсестра. Она отправилась в Какао-Бич и купила ремень, на котором и должен был держаться презерватив. Этот чертов ремень здорово давил на пах, но Гас подумал, что перенесет это. В общем, он совершенно не нервничал, этот тест-пилот старой школы. Он даже испытал атмосферу полета, как и Шепард. 19 июля его поместили в капсулу, запечатали люк, но тут полет был отложен из-за плохой погоды. А состоялся он 21 июля. Судя по пульсу и дыханию, показания которых передавались через датчики, Гас во время обратного отсчета нервничал гораздо сильнее, чем Шепард. Но эти показания сами по себе не имели серьезного значения, и никто бы о них не вспомнил, если бы не то, что случилось в конце полета. Сам полет

почти не отличался от полета Шепарда, разве что у капсулы Гриссома был более сложный ручной регулятор, а также окно вместо перископа, что позволяло астронавту гораздо лучше рассматривать окружающий мир. В течение пяти минут невесомости пульс Раса оставался на уровне примерно сто пятьдесят ударов в минуту - пульс Шепарда никогда не превышал ста сорока, даже во время взлета, - и дошел до ста семидесяти во время запуска тормозных двигателей перед вхождением в атмосферу. Между врачами существовала негласная договоренность: если пульс астронавта превысит сто восемьдесят ударов, миссию следует отменить. Капсула приводнилась практически точно в намеченном месте, как и при полете Шепарда, - в трех милях от спасательного авианосца «Рэндолф». Капсула упала на воду, накренилась набок, как и у Шепарда, и начала выпрямляться. Гриссому, как и Шепарду, показалось, что он слышит булькающий звук внутри капсулы, он стал оглядываться, не просачивается ли вода, но ничего не заметил. Спасательный вертолет с позывным «Охотничий клуб-1» подлетел к капсуле меньше чем через две минуты. Гриссом все еще лежал на спине в кресле, как и в самом начале полета, а капсула покачивалась на волнах.

Гриссом произнес в микрофон:

– Порядок. Дайте мне побольше времени, а потом подлетайте.

Пилот вертолета, лейтенант флота Джеймс Льюис, сказал:

– Здесь *Охотничий клуб-1*. Мы сейчас на орбите, над капсулой.

Гриссом ответил:

– Вас понял. Дайте мне минут пять, чтобы отметить положения переключателей. А потом я сделаю знак, и вы меня подцепите. Вы готовы подцепить капсулу в любой момент?

Льюис сказал:

– *Охотничий клуб-1,* вас понял, мы готовы.

Дело в том, что астронавт должен был отметить жирным карандашом положения переключателей (включено/выключено).

Через пять с половиной минут Гриссом снова связался с Льюисом:

– *Охотничий клуб,* это *Колокол свободы.* Вы готовы к подъему?

Льюис ответил:

– Это *Охотничий клуб-1,* подтверждаю готовность.

Гриссом сказал:

– О'кей, подцепляйтесь, потом сообщите мне, и я взорву люк.

– Это *Охотничий клуб-1,* вас понял, мы дадим знать, когда будем готовы к взрыву.

И снова Гриссом:

– Вас понял, я раскупориваю костюм, потому что здесь жарко… Итак…

Льюис сказал:

– Один, вас понял.

– Теперь, если вы мне скажете, что готовы к взрыву, я сниму шлем, подам энергию и взорву люк.

– Один, вас понял. Когда вы взорвете люк, хомут уже будет ждать вас, а мы уберем шасси.

–Да, вас понял.

Для пилота вертолета Льюиса эта процедура выглядела как обычная спасательная операция, которых он и его второй пилот, лейтенант Джон Рейнхард, произвели немало. У Рейнхарда был шест с крюком на конце, похожий на пастушеский посох, - им он должен был зацепиться за петлю на горловине капсулы. Шест был прикреплен к канату. Таким образом вертолет мог выдерживать четыре тысячи фунтов, в то время как капсула весила примерно 2400 фунтов. Льюис завис в воздухе и приблизился к капсуле, когда вдруг увидел, что боковой люк капсулы отлетает в воду. Но Гриссом не должен был взрывать люк без сигнала! А Гриссом… Гриссом выкарабкивался через люк и плюхался в воду, даже не взглянув вверх. Гриссом плыл как сумасшедший. Вода проникала через люк, и проклятая капсула тонула! Льюис не беспокоился за Гриссома, так как не раз отрабатывал с астронавтами вылезание из воды и знал, что их компенсирующие костюмы гораздо лучше держат на воде, чем любой спасательный пояс. Казалось, что астронавтам даже нравилось плавать в костюмах. Поэтому Льюис опустил вертолет до уровня воды, чтобы попытаться вытащить капсулу. Но теперь над водой торчала лишь ее горловина. Рейнхард стал работать «пастушьим посохом», высунувшись из вертолета и отчаянно пытаясь зацепиться за капсулу крюком. Наконец ему это удалось - как раз тогда, когда капсула исчезла под водой и, как кирпич, пошла ко дну. Вертолет теперь был так низко, что все три его колеса находились в воде. Вертолет напоминал толстяка, пытающегося вырвать из земли пень. Наполненная водой капсула весила пять тысяч фунтов - на тысячу фунтов больше грузоподъемности вертолета. Уже загорелась красная лампочка - предупреждение о надвигающемся отказе двигателя, - и Льюис дал сигнал второму вертолету, который уже находился рядом, чтобы тот подобрал Гриссома. Наконец Льюис вытащил капсулу из воды, но не мог уже двинуть вертолет в сторону авианосца. Он просто завис в воздухе, словно колибри. Красные лампочки вспыхнули по всей панели. Льюис мог лишиться и вертолета, и капсулы. Поэтому от отпустил капсулу.

Она пошла ко дну и исчезла навсегда. Глубина в этом месте достигала трех миль.

Наконец Льюис улетел. Гриссом по-прежнему находился в воде. Он размахивал руками, словно бы говоря: «Со мной все в порядке». Второй вертолет снижался, чтобы выбросить «хомут».

На самом деле Гас хотел сказать: «Я тону! Ублюдки, я же тону!»

Как только Гас выбрался через люк, он поплыл, спасая свою жизнь. Проклятая капсула тонула! Его костюм зацепился за какой-то ремень - вероятно, идущий к канистре с краской. Это подействовало как выброс парашюта: Гаса потянуло ко дну, и он стал тонуть. Он тонул - в этом не было сомнений… В этот момент он не был ни астронавтом, ни пилотом. Он был обычным утопающим. Избавиться от смертоносной капсулы! - вот главное. Затем Гас немного успокоился. Он плыл в океане под рев винтов вертолета. Оказалось, что он все-таки не тонул. Компенсирующий костюм держал его в воде на уровне подмышек. Гас посмотрел вверх. С вертолета свисал «лошадиный хомут». Хомут, который спасет его! Но вертолет улетал! Он летел к капсуле! Гас видел, как Рейнхард высунулся из вертолета, пытаясь подцепить крюком капсулу. Из воды торчала лишь горловина. Гас поплыл к капсуле. В компенсирующем костюме делать это было нелегко, но зато он держал Гаса на воде. Проплыв немного, Гас остановился: костюм по-прежнему удерживал его в воде на уровне подмышек. Мелкие волны разбивались об его голову, и он немного наглотался воды. Он чувствовал, что утратил самообладание. Он барахтался посреди океана. Он еще раз взглянул вверх и увидел второй вертолет. Гас безостановочно размахивал руками, но никто не обращал на него внимания. Теперь уже он не торчал над водой так высоко: компенсирующий костюм стал терять свою плавучесть. Он становился все тяжелее… и тянул Гриссома вниз. У костюма была резиновая диафрагма, которая обхватывала шею астронавта, как свитер с высоким воротником, чтобы вода не просачивалась внутрь костюма. Эта диафрагма была закреплена недостаточно прочно, и из костюма выходил наружу воздух… Нет! Это был кислородный клапан! Гас совершенно забыл о нем! Этот клапан пропускал кислород в костюм во время полета. Гас отсоединил кислородный шланг, но забыл закрыть клапан. Теперь пузырьки кислорода булькали где-то внизу, а костюм становился мертвым грузом и тянул Гриссома вниз… Он вытянул руку и закрыл клапан под водой. Но теперь его голова ушла под воду, и он нахлебался воды. Он смотрел вверх, размахивая руками вертолетам, а летчики махали ему в ответ. Ублюдки, почему же они не догадываются? В окне одного из вертолетов торчал

человек с камерой, оживленно снимающий Гаса. Они размахивали руками и делали снимки. Глупые ублюдки! Они совсем помешались на этой чертовой капсуле, а он тонул у них на глазах… Его продолжало тянуть ко дну, но он выныривал, глотая воду, и размахивал руками. Но от этого его лишь сильнее тянуло вниз. В костюм, казалось, напихали двести фунтов влажной глины… *Десятицентовики!* Они и прочая ерунда! Боже, десятицентовики и эти проклятые безделушки! Они здесь, в коленном кармане… У Гриссома была замечательная идея взять с собой в полет сто однодолларовых банкнот - как сувениры, - но у него не нашлось лишней сотни, так что он решил заменить их двумя столбиками монет по пятьдесят десятицентовиков каждый, а также прихватил на всякий случай три однодолларовые купюры и целую кучу маленьких моделей капсулы. И теперь весь этот сентиментальный мусор, запиханный в коленный карман, тянул его ко дну… *Десятицентовики! Серебряная смерть!*

Дик! Где же Дик?! Наверняка Дик поблизости! Ведь он так много сделал для Дика. Естественно, Дик должен был появиться и спасти его. Гас с Диком и Уолли отрабатывали в Пенсаколе выход из воды, и Дик - в высотно-компенсирующем костюме и шлеме - каким-то образом свалился с плота и ушел под воду. Он был абсолютно беспомощен, но Гас с Уолли оказались поблизости, в ластах. Они поплыли прямо к нему и поддерживали его, пока не подоспел на плоту один из этих флотских увальней. Это было не трудно, потому что они были рядом, и наверняка… *Дик!… Или кто-нибудь! Дик!*

Кокс… Лицо наверху - это Кокс… Дика здесь не было, да он сюда и не собирался. Но Кокс! Кокс, которого Гас почти не знал, был теперь его единственным спасителем. Кокс, человек из военно-морского флота, сидел во втором вертолете. Гас помнил это лицо. Кокс вовсе не был тупым ублюдком. Кокс вытаскивал Эла Шепарда! Кокс вытаскивал проклятого шимпанзе! Кокс знал, как вытаскивать людей из воды. *Кокс!…* Гас видел, как Кокс высунулся из вертолета, спуская хомут. От винтов двух вертолетов стоял жуткий шум. Но Кокс! Кокс и его вертолет просто висели в воздухе. Они не приближались, а голова Гаса уходила под воду. Волна от пропеллеров отбрасывала его назад. Чем ближе подлетал спаситель в вертолете, тем дальше отбрасывало Гаса. *Акулы - они могли учуять запах паники!* А он представлял собою сто шестьдесят фунтов чистой паники - плюс сто фунтов смертоносных монет! По меньшей мере в 2800 морских саженей от берега! Но вертолеты способны отогнать акул своими пропеллерами. Кокс мог бы прогнать акул и спасти его, но Кокс не приближался, хотя конский хомут и касался воды. Гас

по-прежнему находился примерно в девяноста футах от хомута, за волнами. Гас то видел хомут, то не видел. Волны захлестывали его. Оставался единственный выход: Гас поплыл к хомуту. Он не мог заставить свои ноги двигаться и греб только руками. Силы покидали его. Он не мог ровно дышать. Вокруг не было ничего, кроме яростного шума бурлящей воды… Воды, которая забиралась ему в рот. Он не обращал на это внимания. Но хомут! Кокс был там, наверху! А еще был хомут. Прямо перед ним. Гас протянул руку и повис на хомуте. По идее он должен был сидеть, как на качелях. Ну и черт с ним! Гас плюхнулся на канат, словно камбала, которую бросают на весы на рыбном рынке, и судорожно вцепился в него. Гасу казалось, что он весит сейчас целую тонну. Компенсирующий костюм был полон воды. И до него уже дошло: *я погубил капсулу.*

Когда Кокс и второй пилот затащили Гриссома в вертолет, они поняли, что парень не в порядке. Он выглядел очень потешно. Он ловил ртом воздух и трясся. Его глаза безумно блуждали вокруг. Наконец Гас нашел то, что высматривал, - спасательный пояс «Мэй Вест». Гас схватил его и попытался надеть на себя. На это ушла уйма времени, потому что он сильно дрожал. Руки никак не могли справиться с ремнями спасательного пояса. Двигатели ужасно шумели. Вертолеты возвращались на авианосец. Гриссом по-прежнему боролся с ремнями. Очевидно, он думал, что вертолет в любой момент может разбиться. Он боялся утонуть. Он ловил ртом воздух. Он сражался с поясом «Мэй Вест» всю дорогу до авианосца. Что это, черт побери, случилось с парнем? Сначала он взорвал люк до того, как ведущий вертолет зацепился за капсулу, потом барахтался в океане, а теперь собирается покинуть корабль на вертолете - в это тихое солнечное утро недалеко от Бермуд.

Когда они прилетели на авианосец «Рэндолф», Гриссом немного успокоился. Вертолет окружили такие же благоговейные лица, что приветствовали Алана Шепарда. Но Гриссом почти не замечал их. Его голова была затуманена.

Когда он ступил на палубу, его все еще трясло. Он постоянно повторял:

– Я ничего не делал. Проклятая штука сама взорвалась.

Через час начался предварительный отчет, и Гриссом все повторял:

– Я ничего не делал. Я просто лежал, а оно взорвалось.

Спустя два часа на официальном отчете на острове Гранд-Багама, Гриссом был уже гораздо спокойнее, хотя и выглядел совершенно изможденным. Он был мрачен. Бедный Гас! Его пульс по-прежнему доходил до девяноста ударов в минуту - обычно в

спокойном состоянии он составлял около семидесяти. Гас продолжал твердить:

– Я ничего не делал. Я просто лежал, а оно взорвалось.

Вот что произошло, по версии Гаса. Он знал, что вертолеты находятся поблизости, чувствовал себя в безопасности и потому попросил пять минут, чтобы завершить отсоединение проводов и шлангов, а также записать положения переключателей. Еще когда капсула спускалась на парашюте, от открыл щиток шлема и отсоединил от него провод. Когда капсула упала в воду, он отсоединил от шлема кислородный шланг, отсоединил шлем от костюма, развязал нагрудный, поясной, плечевой и коленный ремни, отсоединил провода, ведущие к биомедицинским датчикам, и надел на шею резиновую диафрагму. Его компенсирующий костюм был по-прежнему присоединен к капсуле шлангом, по которому подавался кислород для охлаждения костюма, а к шлему были подключены провода радиосвязи. Ему надо было лишь снять шлем и освободиться от проводов. Затем - в полном соответствии с картой контрольных проверок - он снял нож, прикрепленный к люку, и положил его в сумку с предметами первой необходимости. Это была холщовая сумка примерно два фута длиной, в которой лежали спасательный жилет, средство для отпугивания акул, устройство для опреснения воды, запас еды, сигнальный фонарь и так далее. Прежде чем покинуть капсулу через люк, Гасу, как он подробно излагал, оставалось сделать еще кое-что, а именно: взять схему, жирный карандаш и отметить положения переключателей на приборной панели. Так как он по-прежнему был в перчатках, из-за чего с трудом удалось взять в руки карандаш, эта процедура заняла у него три-четыре минуты. Затем он зарядил взрывной люк, снял колпачок с детонатора, который представлял собою кнопку диаметром примерно три дюйма, и вытащил предохранитель, похожий на револьверный. После снятия колпачка и предохранителя пять фунтов давления на кнопку детонатора должны были взорвать болты и отбросить люк в воду. Гас передал по радио находившемуся в вертолете Льюису, чтобы тот подлетал и цеплялся за капсулу. Он отсоединил кислородный шланг от компенсирующего костюма, расположился в кресле и принялся ждать, пока Льюис не сообщит, что зацепил крюком капсулу. Получив сообщение от Льюиса, он должен был взорвать люк. Лежа в кресле, он раздумывал: успеет ли он вытащить нож из сумки до того, как взорвет люк и вылезет из капсулы. Ему казалось, что тогда нож превратится в замечательный сувенир. Эта мысль вяло шевелилась у него в мозгу, когда он вдруг услышал какой-то глухой стук. Он тут же понял, что это был звук

взорвавшегося люка. И в следующее мгновение он уже смотрел через люковое отверстие на ярко-синее небо над океаном, а в капсулу стала заливаться вода. Уже не оставалось времени браться за сумку с предметами первой необходимости. Он снял шлем, оперся на правую сторону приборной панели, высунул голову через отверстие и выбрался наружу.

– Я снял колпачок и предохранитель, - сказал Гас, - но не думаю, что нажал на кнопку. Капсулу раскачивало, но внутри не было никаких незакрепленных предметов. Я не понимаю, как я мог задеть за кнопку, но, возможно, все-таки задел.

К концу отчета Гас уже напрочь отвергал возможность того, что нажал кнопку.

– Я лежал на спине, а оно само взорвалось.

Никто не собирался в чем-либо *обвинять* Гаса, но инженеры многозначительно переглядывались. Взрывной люк в капсуле «Меркурия» был новшеством, но на реактивных самолетах они применялись с начала пятидесятых годов. Когда пилот тянул за аварийное кольцо, чтобы катапультироваться, люк взрывался, и заряд толуола выбрасывал летчика с парашютом через образовавшееся отверстие. Пилот и тот, кто летел на заднем сиденье, обычно приводили в готовность люки и толуоловые заряды еще на взлетно-посадочной полосе, до взлета. Это было то же самое, как если бы Гас снял колпачок детонатора и предохранитель.

Конечно, любой аппарат, приводимый в действие взрывчаткой, мог, в принципе, взорваться в неподходящее время. Позже в НАСА подвергли взрывной люк всевозможным испытаниям, чтобы понять, можно ли взорвать его без нажатия на кнопку детонатора. Его испытывали водой, нагреванием, трясли, колотили, роняли на бетонный пол с высоты сто футов, но он не *взрывался просто так.*

В узком кругу высказывалось множество предположений по этому поводу.

А истинные братья в Эдвардсе, как можно было догадаться… Господи, да ведь они *смеялись!* Естественно, они ничего не говорили. Но теперь все было очевидно! Гриссом просто облажался!

Во время летных испытаний, если вы губили серьезный прототип по глупости - например нажав не на ту кнопку, - вас тут же выгоняли! И хорошо, если в конце концов вам удавалось пристроиться в авиационной инженерии. Да, все в Эдвардсе понимали, что Гриссом просто *облажался,* нажал на кнопку. Вряд ли он запустил детонатор умышленно, потому что, хотя он и разнервничался в воде (ты, должно быть, *боялся* вплоть до

паники, старина!), ему вряд ли нужны были лишние хлопоты - взрывать люк до того, как над капсулой появится вертолет с хомутом. Но если человек начинает паниковать, то о логике можно забыть. Может быть, несчастный ублюдок просто хотел выбраться наружу и - бац! - нажал на кнопку. А как насчет этой истории с ножом? Он говорил, что хотел взять с собою нож как сувенир. Следовательно, он мог попытаться выудить нож из сумки. Капсула покачивается на волнах… он задевает детонатор - вот и все. Не было никаких сомнений в том, что он так или иначе нажал на проклятую кнопку. Единственное, что им понравилось в поведении Гаса, - это его фраза «Я просто лежал, а оно само взорвалось» и то, как он за нее цеплялся. Тут, старина Гас, ты показал себя настоящим летучим жокеем! Ты отлично усвоил многие уроки! Ведь когда вы проделывали в небе какие-нибудь запрещенные трюки, самолет загорался, вы катапультировались, а F-100 падал посреди пустыни… Естественно, вы возвращались на базу и говорили: «Я не знаю, что произошло, сэр! Оно само загорелось!» То есть вы делали свое дело, а во всем были виноваты какие-то демоны. И надо было постараться обойтись без подробностей. Полная неопределенность - вот самое главное.

«Я просто лежал, а оно само взорвалось». Да, это было превосходно. И братья ждали, что астронавт «Меркурия» *получит свое - как получали свое они сами,* если подобная лажа случалась в Эдвардсе.

Но… ничего не произошло. В заявлениях НАСА и Белого дома говорилось лишь о том, как досадно было для храброго малыша Гаса потерять капсулу из-за неисправной аппаратуры после столь успешного полета. Теперь он стал малышом Гасом. Все испытывали к нему жуткую симпатию. Круглолицый парень ростом всего сто шестьдесят пять сантиметров. Но сколько в нем отваги! А мы чуть не потеряли его, ведь он мог утонуть.

Истинные братья недоумевали… Астронавты «Меркурия» были официально защищены от 3/4 неприятностей, за которые тест-пилотов обычно судили. Их теперь окружала непроницаемая аура героев поединка. Они были героями политического реванша Кеннеди, пересмотренной концепции «новой границы», символом которой стало путешествие на Луну. Заявить, что второй астронавт, Гас Гриссом, молился Богу: «Господи, не дай мне облажаться», но молитве не вняли, и Господь позволил ему облажаться - это было немыслимо, этого следовало избежать любой ценой. Люди из НАСА больше не собирались вызывать Гриссома на ковер, как и Кеннеди. Ведь НАСА только что выдали *карт-бланш* на лунный проект. А всего шесть месяцев назад организации грозила потеря всей космической программы. Так

что полет Гриссома никто не считал неудачей. Оставалось спорным лишь то, можно ли считать этот полет большим успехом… Именно тут заключалась небольшая проблема. Для общественности потеря капсулы много не значила. А то, что капсула была нужна инженерам для изучения последствий перегревания, стрессов и получения различных автоматически записывающихся данных, явно не заслуживало национального траура. Отправить человека в космос и опустить его на землю живым - именно это, а не инженерные задумки, было сутью поединка. Так что вопрос о возможной грубой ошибке Гриссома больше не поднимался. О запятнанной репутации и речи не шло - он был героем. Он вынес и преодолел так много. Он снова окунулся в сферу великих полетов и того, что они могут принести в будущем… словно по волшебству.

После полета Гас казался гораздо мрачнее и раздражительнее, чем обычно. Он мог заставить себя выдавить официальную улыбку, если это было нужно, и помахать рукой, как подобает герою. Но черная туча не сходила с его лица. Точно так же выглядела Бетти Гриссом после того, как она с сыновьями, Марком и Скоттом, присоединилась к Гасу во Флориде на торжестве. Торжество… Оно было отравлено маленькой мрачной тайной Гаса. Бетти тоже не покидало подозрение, что все говорят друг другу на ухо: «Гас взорвал ее». Но ее досада была сильнее, чем у Гаса. НАСА, Белый дом, военно-воздушные силы, другие парни, сам Гас - они не выполняли свою сторону соглашения! Никто, глядя в это время на Бетти - симпатичную, проницательную, молчаливую, Почтенную Миссис Астронавт, - не догадывался об ее гневе.

Они нарушали соглашение с женой военного!

Бетти редко видела Гаса. Из трехсот шестидесяти пяти дней в году он был дома лишь шестьдесят. Примерно полгода назад Бетти прошла профилактический осмотр в больнице недалеко от Лэнгли. И выяснилось, что ей требуется операция по удалению матки.

В больнице Бетти попала в настоящую осаду. Она пробыла там двадцать один день. Пришлось вызвать родственников из Индианы присмотреть за детьми. Гас навестил ее лишь однажды, причем не задержался на весь отведенный на посещение час. Ему позвонили прямо в больницу, попросили вернуться на базу, и он уехал.

Бетти редко думала о том, чем Гас занимается те восемьдесят процентов времени в году, что проводит вдали от нее. Она гнала от себя эти мысли. В соглашении такое было предусмотрено. Если Гас оказывался *настоящим летучим жокеем вдали от дома,* то

соглашение этим не нарушалось… Но теперь пришла пора для другой части соглашения. Теперь настало ее время - время стать Почтенной Миссис Второй американец в космосе. Они были *должны* ей это.

Луиза Шепард, находясь дома в Вирджиния-Бич, не знала, что случится, когда Эл взлетит: ее дом стали осаждать репортеры и зеваки. Они чуть не разнесли двор на куски. Они топтались вокруг и пролезали через кусты, чтобы заглянуть в окно. У Гаса ничего такого не было. Гас предвидел подобное, и местная полиция патрулировала территорию возле их дома с самого утра. Бетти сидела перед телевизором вместе с Рене Карпентер, Джоу Ширра, Мардж Слейтон и детьми. А снаружи пускало слюни Животное. На тротуаре и на дороге возле соседнего дома собралось множество журналистов, но дворцовая стража держала их под наблюдением. Бетти действительно чувствовала себя неплохо. Это снова было слежение за опасностью. Теперь Бетти играла роль гостеприимной хозяйки и звезды шоу. Она чуть не пропустила финальный обратный отсчет - убавляла на кухне огонь под яйцами всмятку для очередных гостей.

После полета в Лэнгли на нее обрушились всевозможные соседи и люди из НАСА. Они поздравляли ее, приносили еду и суетливо, шумно ее опекали. Но Бетти достаточно много знала о летных испытаниях и понимала, что потеря капсулы может вызвать неприятные последствия. Позвонил Гас с Гранд-Багамы. В доме все еще находилось много людей, но она все равно спросила:

– Ты ведь не сделал ничего неправильного?

– Нет. - произнес он. Можно было представить его мрачный взгляд. - Этот люк сам взорвался.

– Я рада.

Она принялась рассказывать обо всех этих людях, что звонили и поздравляли.

– Ладно, - сказал Гас. - Кстати, я оставил в мотеле, в белье для стирки, свои брюки. А еще мне нужны рубашки. Ты не привезешь мне парочку, когда поедешь на Мыс?

Белье? Он звонит, чтобы попросить ее привезти белье?

Бетти с детьми приехала на Мыс в один из тех палящих июльских дней, когда весь Какао-Бич напоминал раскаленную бетонную автостоянку. Их повезли на взлетно-посадочную полосу на военно-воздушной базе Патрик вместе со множеством чиновников из НАСА и военных, чтобы встретить самолет Гаса, прилетающий с Гранд-Багамы. Неподалеку был установлен большой навес. Под ним должна была состояться пресс-конференция. Стоя на бетонной плите вместе с Джеймсом Уэббом

и другими начальниками из НАСА, Бетти постепенно стала понимать, что ее предали.

Вот что ее ожидало - прием на этом раскаленном бетоне! Не будет поездки в Белый дом. А медаль «За отличную службу» Гасу вручит Уэбб - а не Джон Кеннеди, - под этим дешевым навесом. Не будет парада в Вашингтоне, не будет проезда по улицам в Нью-Йорке - даже в Митчелле, штат Индиана. А Бетти так хотелось проехаться по главной улице Митчелла… Но Гас не получит ничего, разве что медаль от Джеймса Уэбба. Они не могли этого сделать! - они предали ее.

Но они сделали, и все вышло даже гораздо хуже, чем она предполагала. Самолет приземляется, к трапу подъезжают такси, радостные восклицания. Гас выходит из самолета, и какие-то люди из НАСА берут ее и детей под локоть и подталкивают к Гасу, словно они - предметы культа… Домашний очаг, жена, дети… а Гас словно и не узнает Бетти. Она лишь церемониальная Прочная-поддержка-на-домашнем-фронте, идущая к нему по раскаленному бетону. Гас бормочет «привет», обнимает мальчиков, жену и детей отводят назад, и Гас идет под навес, где проходит пресс-конференция. Журналисты заводят волынку насчет взорванного люка и погубленной капсулы. Мрачные ублюдки - они еще не получили наставления. Они не выбрали правильный тон. Но, являясь частью огромного колониального животного, Викторианского Джентльмена, они исправят положение за несколько дней и больше никогда не упомянут о проклятом люке… Однако сейчас они придают событию привкус отвратительной тайны… Не они ли были инициаторами этой жалкой, гнусной маленькой церемонии? Гас боролся с вопросами и потел под навесом. Он постоянно повторял:

– Я просто лежал там и занимался своим делом, когда взорвался люк. Он просто взорвался.

Бетти видела, что муж все сильнее сердится и мрачнеет. Он вообще не любил разговаривать с репортерами. Ее сердце разрывалось на части. Они заставляли его испытывать неловкость. И это называется Большим парадом?! Вот что она получила по соглашению после всего перенесенного! Господи, это же пародия! А сама она… Почтенная Миссис Смущенный взрыватель люков!

Становилось все жарче. После скромной церемонии с высокопарными речами Уэбба Гаса, Бетти и детей отвезли в гостиницу для особо важных персон на военно-воздушную базу Патрик. Им сказали, что это секретные квартиры, в которых они будут полностью защищены от прессы и зевак. Гостиница для особо важных персон… Бетти огляделась. Даже армейские

квартиры для особо важных персон здесь, в Какао-Бич, были пропитаны духом Низкой арендной платы. Эта гостиница напоминала затхлую хибарку тридцатых годов. Бетти выглянула в окно. Там был пляж, раскаленный и твердый до невероятности. Но между гостиницей и пляжем проходила трасса A1A, по которой постоянно проносились рычащие автомобили. Вряд ли ей удастся перейти с детьми шоссе, чтобы выйти на пляж. Что ж, можно смотреть телевизор… но здесь не было телевизора; не было и бассейна. Затем она заглянула на кухню и открыла холодильник. Он был набит едой - все, что только угодно. Почему-то это привело Бетти в ярость. Она уже видела, как пройдет и этот день, и следующий. Она будет здесь с сыновьями, будет стоять у плиты и водить детей на худший пляж во Флориде… А Гас, несомненно, отправится в космический центр или в город… Город означал прежде всего гостиницу «Холидей», где соберутся другие парни и их жены. Вот где они будут праздновать и веселиться по-настоящему!

– Слушай, пока вы тут обустраиваетесь, я, пожалуй…

И тут Бетти пришла в ярость. *Она не останется здесь!* Гас даже не понял, что с ней произошло.

Она заявила, что хочет в гостиницу «Холидей». Ведь там будут все. Она сказала Гасу, чтобы он позвонил в «Холидей» и заказал комнату.

Она потребовала это с такой злостью, что Гас тут же позвонил в «Холидей», пустил в ход все свои связи и получил комнату. Если бы Гасу удалось заточить ее в этом ветхом мавзолее и исчезнуть, то она бы сидела в бетонной жаре и наблюдала, как проходит час за часом. Он бы веселился у бассейна в «Холидее», а она кусала бы локти. Вот как ужасно все было. Вот как омерзительно с ней обошлись. Вот в какой степени с ней не расплатились по соглашению. Теперь… *они действительно были ей должны.*

далее
в начало
назад

12. СЛЕЗЫ

После того как официально было признано, что люк никто не взрывал и, следовательно, полет Гаса Гриссома можно считать удачным, люди из НАСА неожиданно оказались на волне успеха. Джон Кеннеди был счастлив. «Мы начали наше долгое путешествие на Луну» - вот что было главным. Конечно, суборбитальные полеты и Шепарда, и Гриссома нельзя было сравнивать с полетом Юрия Гагарина по земной орбите, но факт того, что в НАСА произвели два успешных пилотируемых полета, казалось, означал, что Соединенные Штаты стали делать успехи в битве за небо.

Естественно, как повелось, именно в этот момент безымянный и жуткий Главный конструктор, Д-503, Строитель «Интеграла» решил показать миру, кто действительно правит в небесах.

Спустя шестнадцать дней после полета Гриссома, 6 августа 1961 года, Советы запустили на орбиту корабль «Восток-2» с космонавтом Германом Титовым на борту. Титов летал вокруг Земли целые сутки, совершил полных семнадцать кругов и приземлился там, где и стартовал, на советской территории. Трижды он пролетал над Соединенными Штатами на высоте 125 миль. И снова по всей стране всполошились политики и пресса. Перед их глазами представало жуткое видение: космонавт на лету разбрасывает водородные бомбы, словно бог Тор шаровые молнии. Одну - туда, другую - сюда… С лица земли исчезает Толедо… Канзас-Сити… Лаббок… Полет Титова внушал такой ужас, что полеты Шепарда и Гриссома на его фоне выглядели совсем незначительными. «Интеграл» и его Главный конструктор откровенно могли делать все, что они хотели, и в любое время.

Через семь дней, 13 августа 1961 года, Никита Хрущев предпринял меры, которые привели к созданию настоящей тюремной стены посреди Берлина, чтобы население восточной части города не могло перебегать на Запад. Но мир все еще был ослеплен сиянием затяжного космического полета. Да, они немного жестоки, но надо признать, что они настоящие гении. Только представьте: продержать человека в космосе двадцать четыре часа!

Что же касается НАСА, то полет Титова раз и навсегда положил конец программе «Меркурий-Редстоун». Следующему астронавту, который должен был полететь на «Редстоуне» - Джону Гленну, - теперь предстояло совершить орбитальный полет на ракете «Атлас», которая весьма скверно показала себя на

беспилотных испытаниях. Пошли слухи, что в НАСА берегут Гленна для важного дела. Но положение Гленна в НАСА было вовсе не таким, к его величайшему сожалению. Нет, за то, что он должен был стать первым американцем, совершившим орбитальный полет, ему приходилось благодарить лишь невидимого Главного конструктора, Строителя «Интеграла».

После полета Титова в американской прессе стало постоянно мелькать выражение «отставание в космосе». Эти слова были наполнены каким-то суеверным страхом. В НАСА теперь намеревались во что бы то ни стало отправить человека в космос до конца 1961 года. Великая гонка зимы 1960 -1961 годов началась вновь. И черт с ними, с предосторожностями… К примеру, Советы обнародовали тот факт, что Титова во время полета мучила тошнота. Позже они скорректировали это заявление и стали говорить, что он страдал тошнотой после *продолжительного* полета. Вероятно, Советы не сообщили бы даже этого, если бы не собирались принять участие в международной научной конференции, дабы придать гласности свои космические подвиги. Выяснилось также, хотя никаких точных данных и не сообщалось, что советская программа пилотируемого космического полета: отбор космонавтов из рядов военных летчиков, их подготовка (центрифуга, параболические полеты в реактивных истребителях и т.д.), устройство капсулы и тормозных двигателей, процедура запуска - на удивление схожа с программой НАСА. Все в НАСА восприняли это известие с огромным облегчением. *Как бы то ни было, мы на правильном пути!* Конечно, советские ракеты гораздо мощнее, это так. И если космонавт «Интеграла» страдал от тошноты на орбите, то наверняка это же ждет и астронавтов. Но теперь не было времени беспокоиться о таких вещах. Выясним это тем же способом, что и Титов: *там, наверху.* Вперед! Туда! К следующей вершине!

В сентябре НАСА удалось успешно запустить капсулу «Меркурий-Атлас» с манекеном астронавта на борту; капсула приводнилась точно в указанном месте, в Атлантическом океане возле Бермуд, совершив один круг по орбите. В прессе высказывались предположения, что Кеннеди прикажет НАСА отправить в следующий орбитальный полет астронавта, но Хью Драйдену и Бобу Гилруту удалось выбить еще одно, дополнительное, испытание. Они хотели сначала послать на орбиту шимпанзе в ракете «Атлас».

Истинные братья уже не осмеливались холодно улыбаться по поводу того, что опять в этом всеми расхваливаемом проекте «Меркурий» обезьяна совершит *первый полет.* Обезьяна должна совершить первый в истории США полет по орбите Земли. На

престиж проекта «Меркурий» такие шпильки уже никак не могли повлиять. 11 октября в Эдвардсе Боб Уайт совершил необычайнейший полет, а страна едва заметила его. Уайт поднял на высоту двести семнадцать тысяч футов Х-15 с Большим двигателем, но пресса отделалась лишь небрежным кивком: да-да, человек взлетел так высоко на самолете, как интересно… и тому подобное. А то, что Уайт летал на такой же ракете, как «Редстоун» или «Атлас», что его полет на высоту двести семнадцать тысяч футов был *пилотируемым космическим полетом* - это не произвело никакого впечатления на Кеннеди и широкую публику на фоне паники из-за полета Титова и *отставания в космосе.* Уайт поднялся на сорок миль - на десять миль меньше произвольно установленной границы космоса. XLR-99, Большой двигатель, обеспечивал пятьдесят семь тысяч фунтов осевой нагрузки - всего на двадцать одну тысячу меньше осевой нагрузки «Редстоунов», на которых летали Шепард и Гриссом. Уайт достиг скорости 5,21 Мах, или 3647 миль в час; скорость ракеты Шепарда и Гриссома была лишь немногим выше - примерно 5180 миль в час. Во время подъема на высшую точку траектории Уайт находился в состоянии невесомости три минуты - вполне сопоставимо с пятью минутами невесомости Шепарда и Гриссома. Уайт видел все то же, что видели Шепард и Гриссом, пожалуй, даже гораздо больше Шепарда… включая эту синюю полосу атмосферы на горизонте. А кроме того, Уайт был *пилотом.* Он контролировал подъем своего самолета. А когда воздух стал слишком разреженным, чтобы применять элерон, он использовал для контролирования углового положения тормозные двигатели, работающие на перекиси водорода, - такие же, какими пользовались Шепард и Гриссом. И все это Уайт делал без поддержки автоматики. Он сам опустил корабль в земную атмосферу… и сам *посадил* его на священное плато Эдвардса - на крышу мира. Он был ракетный *пилот* (так говорили братья), но пресса практически не обратила на это внимания.

А пока парни из Эдвардса с интересом следили за подготовкой второго полета шимпанзе; девять месяцев подряд ветеринары с военно-воздушной базы Холлоумэн подвергали свою колонию шимпанзе режиму закалки объекта, готовя животных к орбитальному полету. Тренировка включала в себя то же самое, что и подготовка к первому суборбитальному полету: занятия на центрифуге, параболические полеты, занятия в процедурных тренажерах, тепловые и высотные камеры плюс тесты на интеллект. Один из тестов предполагал умение обезьяны определять временные интервалы. Загоралась сигнальная лампочка, и шимпанзе должен был выждать двадцать секунд,

преже чем потянуть за рычаг, иначе получал неизбежный электрошок. В другом тесте от животного требовалось *читать* приборную панель и дергать за переключатель. На панели было нарисовано три символа, два из которых совершенно одинаковые: например, два треугольника и один круг. Шимпанзе должен был потянуть за рычаг, обозначенный лишним символом, или получал разряд в ступни.

В начале ноября двадцать ветеринаров с пятью шимпанзе перебрались в ангар С на Мысе. Среди обезьян был Хэм, еще более худой и взвинченный, чем обычно, но по-прежнему ас процедурного тренажера, посвятивший свою жизнь спасению от невидимых электроразрядов. Но главная ставка делалась не на Хэма. Самым сообразительным обитателем колонии был самец, привезенный в Холлоумэн из Африки в апреле 1960 года, в возрасте примерно двух с половиной лет. Он был известен как Номер восемьдесят пять. Этот самец сопротивлялся ветеринарам и процессу закалки, словно турецкий военнопленный. Он пускал в ход конечности, зубы, слюну и коварство. Он содрогался от электроразрядов, но при этом награждал ветеринаров отвратительной ухмылкой. Когда он больше не мог выносить электрошоков, он временно шел на сотрудничество, и его руки просто летали по приборной панели процедурного тренажера. А затем он вновь кидался на ветеринаров, делая еще одну отчаянную попытку вырваться на свободу. Он вел себя как несломленный раб. Наконец его на неделю заперли в металлический ящик, чтобы подумал… среди своих фекалий и мочи. Когда его вытащили, это было уже совсем другое животное. Он получил достаточно и больше не хотел в ящик. Теперь закалка началась всерьез. Конечно, в обычное время славные ветеринары из Холлоумэна ни за что не прибегли бы к металлическому ящику. Нет, они пошли на это ради битвы за небеса и под давлением государственной необходимости: Номер восемьдесят пять был именно той обезьяной, что требовалась для миссии MA-5 (пятое испытание системы «Меркурий-Атлас»). Это был самый сообразительный ученик в мире Simia satyrus. Его отправляли в полеты на реактивных истребителях, чтобы приучить к ускорениям, шуму и дезориентирующим ощущениям высокоскоростного полета. Его сажали в гондолу центрифуги в Университете Северной Калифорнии и проводили через все процедуры предполагаемого первого американского орбитального полета, пока он не привык к уровню перегрузок в 7-8 *g*, которые должен был испытывать при подъеме и обратном вхождении в атмосферу. И при высоких, и при низких уровнях *g* Номер восемьдесят пять справлялся с приборной панелью «Меркурия»

так, как не удавалось еще ни одной из обезьян. Он был настолько хорош, что его использовали при лабораторном эксперименте, который симулировал двухнедельный орбитальный полет. Две недели Номер восемьдесят пять находился в процедурном тренажере, выполняя те же самые задачи, что предстояли ему во время 4,5-часовой миссии MA-5. Кроме наказаний в виде электрошоков он получал и награды. Перед ртом шимпанзе находились две трубки. Через одну он получал банановые пилюли, а через другую - воду. Номер восемьдесят пять справлялся с задачами, включая считывание лишних символов, так хорошо, что напивался и наедался досыта. Он был умницей.

К ноябрю 1961 года он прошел уже через 1263 часа тренировки, то есть провел в симуляторах, центрифугах, на процедурных тренажерах и реактивных истребителях 158 восьмичасовых, или свыше сорока полных дней. Он был просто чудо. Единственная проблема заключалась в его артериальном давлении. В июне 1960 года, спустя два месяца после начала подготовки, на него надели манжету для измерения давления и получили результат: сто сорок на сто шестьдесят. Давление было несомненно высоким, но врачи затруднялись сказать что-то определенное. Номер восемьдесят пять сопротивлялся каждому медосмотру так, словно его собирались убить. Требовалось два-три человека, чтобы удержать его. Через три месяца давление стало сто сорок на двести десять, а потом поднялось уже до ста девяноста на двести десять. У всех шимпанзе, живших в ангаре С, артериальное давление за последние два года устойчиво повышалось, но ни у кого в такой степени, как у Номера восемьдесят пять. Возможно, виной всему была манжета, которую он видел очень редко и которой боялся. В конце концов, Номер восемьдесят пять всегда был возбудимым. Во время полета у Номера шестьдесят один давление не измеряли. Но на этот раз обезьяне ввели катетеры в главную артерию и главную вену ног, чтобы считывать показания давления перед запуском и во время полета. Кроме того, катетер ввели в уретру, для сбора мочи.

Номер восемьдесят пять работал на процедурном тренажере в фургонах позади ангара С вплоть до самого полета. Он по-прежнему оставался лучшим из всех. Правда, судя по показаниям давления, он был напряжен гораздо сильнее, чем обычно.

Непосредственно перед полетом прессе объявили, что его зовут Энос - по-еврейски это значит «человек».

Полет не привлек большого внимания. Публика, как и президент, с нетерпением ожидали окончания тестов, особенно потому, что обезьяну запустили в космос 29 ноября и становилось понятно: до конца года полета человека не состоится. Год

закончится без пилотируемого полета. Номер восемьдесят пять должен был совершить три круга вокруг Земли. Запуск прошел превосходно, а обезьяна прекрасно справилась со всеми рычагами. Ракета «Атлас» давала 367 тысяч фунтов осевой нагрузки - примерно в пять раз больше, чем пришлось перенести Шепарду и Гриссому, - но ни шум, ни вибрации ничуть не беспокоили шимпанзе. Во время занятий в центрифуге он чувствовал себя гораздо хуже. А так как окна не было, он и не знал, что покидает Землю. Шум, вибрации и даже покидание планеты - все это было лучше, чем металлический ящик. Шимпанзе неустанно работал рычагами. Капсула вышла на точную орбиту. Во время первого орбитального круга Номер восемьдесят пять вел себя просто отменно: он не только дергал рычаги по команде и в сложных последовательностях, но и по сигналу выдерживал шестиминутные паузы для отдыха… или, по крайней мере, лежал неподвижно, чтобы избежать электрического разряда.

Во время второго круга, когда шимпанзе стал выполнять упражнение с лишним символом, что-то случилось с проводкой, и он стал получать электроразряды в левую ступню, даже когда тянул за правильный рычаг. Но он все равно упорно тянул за правильные рычаги. Его компенсирующий костюм стал перегреваться. Теперь вышел из строя автоматический контроль углового положения - капсула стала вращаться на сорок пять градусов, а расположенные на другой стороне тормозные двигатели не могли исправить положение. Она продолжала вращаться взад и вперед. Но Номер восемьдесят пять ни на секунду не прервал работы. Он продолжал тянуть за рычаги в ответ на сигналы лампочек. Все же это было гораздо лучше ящика.

Так как на вращение уходило слишком много перекиси водорода, перед вхождением в атмосферу нужна была уверенность, что капсула ориентирована правильно, тупым концом вниз. После завершения второго круга было решено прекратить полет, и капсула упала в Тихий океан, у мыса Аргуэлло, в штате Калифорния. Капсула вместе с Номером восемьдесят пять проторчала в океане час и пятнадцать минут, прежде чем прибыл спасательный корабль. У капсулы был разрывной люк, но он не взорвался. И шимпанзе не взорвал его (как Титов) (Как Гриссом?- Хл.) - то ли из-за невесомости, то ли по ошибке. Во время полета Номер восемьдесят пять находился в невесомости полных три часа. Когда его вытаскивали из капсулы, он был спокоен. Но выяснилось, что он неплохо повеселился там, в воде. Он не просто ждал, пока его вытащат. Маленький ублюдок

оторвал от своего костюма большинство биомедицинских датчиков и повредил остальные, включая те, что были введены под кожу. Кроме того, он вытащил из пениса катетер, хотя это довольно болезненная процедура. Что же на него нашло?

Полет оказался успешным по всем показателям. Но одна вещь все же беспокоила ученых НАСА. Артериальное давление у животного значительно повысилось. Оно поднималось до ста шестидесяти на двести, хотя его пульс был нормальным и шимпанзе дергал за рычаги почти без ошибок. Может, это какой-то болезненный и непредвиденный эффект продолжительного состояния невесомости? Не ожидает ли астронавтов на земной орбите инфаркт? Ветеринары из Холлоумэна поспешили всех успокоить, заявив, что повышенное артериальное давление наблюдалось у Эноса и раньше. Похоже, так он был устроен. Люди из НАСА соглашались… хотя *двести* - это все-таки чертовски высокая цифра!

Ученым из Холлоумэна было о чем потолковать в своем кругу, и не только о космическом полете. Показания артериального давления Номера восемьдесят пять, которые они получали прежде с помощью манжетки, могли быть и недостоверными. Но имелись совершенно точные показания, полученные с помощью катетеров во время полета и непосредственно перед запуском. Ведь шимпанзе даже не знал, что они вставлены. Его давление поднималось вовсе не из-за стрессов. Он перенес полет с высочайшим апломбом; показатели пульса, дыхания и температуры тела были ниже, чем во время занятий на центрифуге. По сути, артериальное давление вовсе не *поднималось*. Оно оставалось высоким всегда. Начала формироваться новая теория, касающаяся человека на Земле, а не человека в космосе. Номер восемьдесят пять, умнейший из Simla satyrus, принц низших приматов, вследствие процесса закалки подавил в себе за это время столько ярости, что она стала прорываться через его артерии, пока каждый удар сердца едва не разрывал его барабанные перепонки…

Состоялась даже пресс-конференция, на которой присутствовал Энос. На ней Гилрут заявил, что в первый пилотируемый орбитальный полет отправится Джон Гленн, а его дублером станет Скотт Карпентер. Во второй полет отправится Дик Слейтон, а дублером будет Уолли Ширра. И все это время астронавт, который совершил *первый полет,* тоже сидел там за столом (говорили братья вполголоса). Номер восемьдесят пять стал звездой шоу. Он перенес все эти фотовспышки, речи и гам без малейшего волнения, словно давно ждал того момента, когда он окажется в центре внимания. Конечно же, обезьяна была

слишком хорошо подготовлена, и такие штуки уже давно никак не могли повлиять на ее поведение. Энос уже бывал в комнатах, полных ярких огней и большого количества людей. Шум, вибрации, невесомость, космический полет, слава - что все это значило в сравнении с электрошоками и металлическим ящиком?!

С самого начала ни Гленн, ни его жена Энни не могли предвидеть, какая суета поднимется вокруг его полета. Гленн считал победителем соревнования Шепарда - так думал и любой пилот, восходящий по огромному зиккурату. Эла выбрали для *первого полета,* ни больше ни меньше. Он стал первым американцем в космосе. Это было сопоставимо с тем, как если бы он стал летчиком-испытателем проекта «Меркурий». Если сравнивать Шепарда с Чаком Йегером, то лучшее, на что мог надеяться Гленн, - это стать Скоттом Кроссфилдом. Йегер преодолел звуковой барьер и сделался самым истинным братом среди всех истинных братьев, а Кроссфилд первым достиг скорости 2 Мах и, позже, первым взлетел на X-15.

Даже когда в Нью-Конкорд, на родину Гленна, стали прибывать репортеры, которые обрывали звонок в доме его родителей и носились по городу, словно шайка беспризорников, выискивая крупицы информации о Джоне Гленне, даже тогда Гленн как следует не понял, что происходило. По договору он мог иметь дело только с журналистами «Лайфа», а другим репортерам приходилось добывать информацию на свой страх и риск. Похоже, этим все и объяснялось. По крайней мере, Мыс не сразу превратился в сумасшедший дом. Еще в декабре Гленн вместе со своим дублером Скоттом Карпентером ходил в Какао-Бич в маленькое придорожное заведение под названием «Контики», чтобы посмотреть военную пьесу «За рифами». Джону пьеса понравилась. Но уже в начале января было безумием отправиться в «Контики» или куда-то еще. Весь Какао-Бич наводнили репортеры, которые во что бы то ни стало хотели посмотреть на Джона Гленна. Они набивались даже в маленькую пресвитерианскую церковь, куда Джон ходил по воскресеньям, и превращали службу в небольшую свалку: фотографы одновременно пытались и вести себя потише, и захватить удобную для съемки позицию. Они действительно были ужасны. Поэтому Джон и Скотт старались теперь не покидать базы, занимаясь на процедурном тренажере и в капсуле. По вечерам, сидя в ангаре С, Джон пытался отвечать на письма поклонников. Но это было все равно что пытаться отогнать молотком океан. Количество приходивших писем было просто невероятным.

Конечно, тренировочный режим создавал определенный

заслон для Джона, а ему, как и его жене, в самом деле не нужен был интерес общественности. В их доме в Арлингтоне, в Вирджинии, Энни выдержала настоящий натиск, от которого практически никак не могла защититься. Сначала полет Джона был запланирован на 20 декабря 1961 года, но из-за плохой погоды на Мысе его отложили. 27 января Гленна поместили в капсулу еще до рассвета. Энни пребывала в каком-то оцепенении, но не потому что боялась за жизнь Джона. К такому Энни было не привыкать, ведь она жена пилота. Джон воевал в Тихом океане во время Второй мировой войны, а затем и в Корее. Там его семь раз сбивали зенитные установки. А в Пакс-Ривер Энни перенесла почти все, что полагается жене летчика, за исключением визита Друга вдов и сирот. Но одного она никогда не делала. Ей ни разу не приходилось после очередного полета Джона что-то рассказывать телевидению. Она знала, что ее это ждет, и заранее ужасалась. Вместе с ней дома находились несколько жен астронавтов, и она попросила их принести каких-нибудь транквилизаторов. Во время полета Джона они были ей не нужны. Нет, она собиралась принять их перед тем, как выйти из дома и столкнуться с телевизионщиками. На нее, с ее ужасным заиканием, будут теперь смотреть по телевизору миллионы, сотни людей или пусть даже пять человек. Ей приходилось раньше давать интервью вместе с Джоном, и Джон всегда знал, как надо себя вести. У нее было наготове несколько слов и фраз, которые она произносила с легкостью: «конечно», «несомненно», «вовсе нет», «хорошо», «надеюсь, нет», «правильно», «я так не думаю», «прекрасно, благодарю вас» и так далее. Вопросы телерепортеров обычно были такими бесхитростными, что ей вполне хватало восьми фраз, а также «да» и «нет». А если возникали какие-нибудь трудности, ей на помощь всегда приходил Джон или кто-нибудь из детей. Они были превосходной командой. Но сегодня ей предстояло исполнять соло.

Энни чувствовала, как надвигается катастрофа. Она включала телевизор и по любому каналу видела женщину с черным эбонитовым микрофоном, которая говорила примерно следующее:

– В этом опрятном, скромном пригородном доме находится Эйни Гленн, жена астронавта Джона Гленна. Сейчас, в этот напряженный момент, она разделяет со всем миром беспокойство и гордость. Но есть вещь, которая подготовила Энни Гленн к этому испытанию и которая будет поддерживать ее. Это ее вера в способности мужа, ее вера в опыт и самоотверженность тысяч инженеров и других сотрудников, которые разрабатывали систему управления… ее вера во Всемогущего Бога…

На экране вы постоянно видели какую-нибудь тележурналистку с микрофоном, стоявшую перед домом Энни. Занавески были задернуты, хотя было уже девять утра, но это выглядело как-то уютно, по-домашнему. Лужайка - вернее, то, что от нее осталось, - напоминала город сумасшедших. Здесь находилось три-четыре телевизионных бригады, которые растянули провода по траве. Арлингтон словно подвергся нашествию гигантских тостеров. Телевизионщики со всеми их операторами, курьерами, техниками и электриками сверкали двухсотваттными зрачками и натыкались друг на друга и на собравшуюся толпу репортеров, людей с радио, туристов, полицейских и зевак. Они вытягивали шеи, корчились, выкатывали глаза, жестикулировали и тараторили. Даже публичная казнь не могла бы собрать более безумную толпу. Это было такое сборище, что маньяк-убийца опустил бы свою дубинку, покачал головой и ушел прочь, сожалея об упущенной великолепной возможности.

Тем временем Джон находился в ракете «Атлас» - короткой и толстой, по диаметру вдвое большей, чем «Редстоун». Он лежал на спине в «кобуре» - капсуле «Меркурия». Начало отсчета затягивалось. Из-за погоды задержка следовала за задержкой. Густые тучи не давали возможности проследить за запуском. Пять дней подряд Гленн готовил себя к великому событию - и вот тебе, задержка из-за погоды. Он лежал так четыре, четыре с половиной, пять часов - в капсуле, на спине, - и тут инженеры решили отменить полет из-за сильной облачности.

Глен был совершенно истощен. Он возвратился в ангар С, с него сняли компенсирующий костюм и отсоединили провода. Джон сидел в комнате подготовки, с него сняли только внешнюю оболочку костюма; внутренняя сетка оставалась на месте, датчики по-прежнему были прикреплены к грудине, грудной клетке и рукам - и в этот момент на него обрушилась делегация НАСА.

– Джон, нам не хотелось бы беспокоить тебя, но у нас небольшая проблема с твоей женой.

– С моей женой?

– Да, она не хочет сотрудничать, Джон. Может быть, ты позвонишь ей? Вон телефон.

– Позвонить?

Совершенно сбитый с толку Джон позвонил Энни. Она была дома, в Арлингтоне. Вместе с нею находилось несколько жен астронавтов, несколько подруг и Лоудон Уэйнрайт, журналист из «Лайфа». Они наблюдали по телевизору весь обратный отсчет и, в конце концов, отмену полета. Снаружи бесновались репортеры в

поисках крупиц информации об испытании Энни Гленн; они жутко обиделись на «Лайф» за то, что только у него имелся исключительный доступ к этой мучительной драме. В нескольких кварталах, в каком-то переулке, ждал в своем лимузине Линдон Джонсон, вице-президент Соединенных Штатов. Кеннеди назначил Джонсона своим наблюдателем над космической программой. Работа эта была довольно бессмысленная, но она символизировала то значение, которое Кеннеди придавал пилотируемому космическому полету в своей концепции «новой границы» (версия номер два). Джонсон - как и многие другие, кто исполнял до него обязанности вице-президента, - уже начал страдать от недостатка популярности. Он решил войти в дом Гленнов и утешить Энни в ее испытании - этом изматывающем давлении пятичасового ожидания и расстраивающей отмены полета. А чтобы сделать этот визит сочувствия более запоминающимся, Джонсон решил прихватить с собою людей из Эн-Би-Си, Си-Би-Эс и Эй-Би-Си - пусть они по трем своим каналам донесут эту трогательную сцену до миллионов людей. Единственным препятствием Джонсон считал присутствие в доме журналиста «Лайфа». Этому Уэйнрайту придется выйти: другим журналистам не нравится, что он там, - это не позволяет им войти в дом, а следовательно, они могут нехорошо подумать о вице-президенте.

Джонсон и не догадывался, что единственное испытание, через которое проходила Энни Гленн, - это пугающая перспектива выйти из дома и секунд шестьдесят заикаться над несколькими фразами. А теперь… различные чиновники и сотрудники секретных служб звонили по телефону и колотили в ее дверь, чтобы сообщить ей, что вице-президент уже в Арлингтоне, в служебном лимузине. Он хочет войти в ее дом и минут десять изливать на нее свою ужасную техасскую душу перед национальным телевидением. Для нее это было самым страшным во всей американской космической программе, за исключением того, что под Джоном взорвется ракета. Сначала Энни пыталась держаться вежливо. Она сказала, что не будет просить журналиста «Лайфа» уйти - не только из-за контракта, но из-за их хороших личных отношений. Уэйнрайт, который был совсем не дурак, решил в это не вмешиваться и сказал, что откланяется. Но Энни вовсе не собиралась отказываться от своего защитника. Она начала сердиться и заявила Уэйнрайту: «Вы не *уйдете!»* От гнева она даже перестала заикаться. Она практически приказывала ему остаться. Вследствие заикания окружающие часто недооценивали Энни, и люди Джонсона не понимали, что перед ними жена пионера-пресвитерианина, живущая полной жизнью в двадцатом

столетии. Она могла легко справиться с ними, призвав на помощь гнев Божий. Наконец все они поняли: им с нею не справиться. Они обратились к людям из НАСА, чтобы те *заставили* ее сыграть свою роль. Но это нужно было сделать очень быстро. Джонсон ждал в своем лимузине в нескольких кварталах отсюда, кипя от гнева и ругаясь. Он отчаянно пытался понять, почему, черт побери, никто из его помощников не может справиться с *домохозяйкой.* Помощники кивали на НАСА, а сотрудники НАСА, в свою очередь, тоже вставали на дыбы. Время поджимало, и делегация направилась в ангар С, чтобы встретиться с самим астронавтом.

И вот перед ними Джон, который еще не снял сетку от компенсирующего костюма и не отсоединил провода датчиков от грудной клетки… Джон, покрытый потом, измученный, очень уставший после пяти часов ожидания того, как сотни тонн жидкого кислорода и керосина взорвутся у него под спиной… А начальство из НАСА думает только об одном: как осчастливить Линдона Джонсона. Джон звонит Энни и говорит ей:

– Слушай, если ты не хочешь, чтобы вице-президент, телевизионщики или еще кто-нибудь вошли в дом, то я поддерживаю тебя на все сто, - передай им это. Я не хочу, чтобы Джонсон и все остальные переступали порог нашего дома!

Это было именно то, что требовалось Энни, и она просто превратилась в каменную стену. О том, чтобы пустить Джонсона в дом, теперь и речи не шло. Джонсон, конечно, был в ярости. Его вопли и проклятья раздавались по всему Арлингтону. Он поносил своих помощников. *Скоты! Ублюдки!* Уэбб едва мог поверить в происходящее. Астронавт и его жена захлопнули дверь перед носом вице-президента. Уэбб коротко переговорил с Гленном. Гленн не отступил ни на дюйм. Он сказал, что Уэбб *вышел за рамки.*

Вышел за рамки! Что это, черт побери? Уэбб не мог понять, что происходит. Как мог он, человек номер один, администратор НАСА, *выйти за рамки?* Уэбб вызвал нескольких своих депутатов и описал ситуацию. Он сказал, что собирается пересмотреть порядок летных назначений, то есть заменить Гленна другим астронавтом. Для этого полета нужен человек, который лучше понимает более широкие интересы программы. Депутаты смотрели на него как на сумасшедшего. У него это не получится! *Астронавты* не согласятся! Да, между ними есть разногласия, но в этом случае они выступят сплоченной армией… Уэбб начал видеть то, чего никогда как следует не понимал раньше. Астронавты не были его людьми. Это была новая категория американцев. Они были воинами поединка. Пожалуй, это *он* был

их человеком.

Можно себе представить, что случилось бы, попытайся Уэбб пустить в ход свою власть. Карты раскрыты. Семеро астронавтов «Меркурия» выступают на телевидении и объясняют, что в то самое время, когда они рискуют своими жизнями, он, Уэбб, вмешивается, пытаясь заслужить благосклонность Линдона Джонсона. А Джонсон хочет отомстить жене Джона Гленна, которая не пустила этого ужасного неотесанного техасца в свою гостиную, где он хотел покрасоваться перед национальным телевидением… Он сидит в своем кабинете в Вашингтоне, а они рискуют своими шкурами в ракете… Да, все было бы именно так. Уэббу пришлось бы отчаянно делать опровержения, а Кеннеди - выступать в роли третейского судьи. И нетрудно было предположить, каково будет окончательное решение. О замене астронавтов и речи бы не шло.

Вскоре после этого Уэбба в его тайном офисе навестил старый друг, и Уэбб раскрыл перед ним душу.

– Посмотри на этот офис, - сказал он, обведя рукой комнату со всеми атрибутами министерского уровня. - А я… не могу… *заставить… выполнить… простой… приказ!*

Но в следующее мгновение его настроение переменилось.

– И все равно, - сказал он, - я люблю этих парней. Они рискуют жизнью ради своей страны.

Драйден и Гилрут решили отложить запуск ракеты по крайней мере на две недели, до середины февраля. Гленн сделал заявление в прессе по этому поводу. Он сказал, что для любого, кто знаком с летными испытаниями, такие задержки - обычное дело; они являются составной частью тестов. Главное - не обращать внимания на людей, которые впадают в панику, если что-нибудь не происходит тут же, сразу… Потом Гленн поехал домой в Арлингтон в трехдневный отпуск. Пока он находился там, президент Кеннеди пригласил его в Белый дом на частную встречу. Уэбба и Джонсона он не пригласил.

20 февраля Гленн снова лежал на спине в капсуле «Меркурия» на верхушке ракеты «Атлас». В паузах во время обратного отсчета он проверял карту контрольных проверок и рассматривал окружающий пейзаж через перископ. Когда он закрывал глаза, ему казалось, что он лежит на палубе старого корабля. Ракета скрипела и проворачивалась, раскачивая капсулу. В «Атласе» было в 4,3 раза больше топлива, чем в «Редстоуне», включая восемьдесят тонн жидкого кислорода. Вследствие низкой температуры жидкого кислорода тонкая оболочка и трубы ракеты сжимались и скрипели. Гленн находился на высоте девяти этажей. Ракета казалась на удивление хрупкой - из-за того, как

она скрипела и гудела. Сжатие корпуса вызывало высокочастотные вибрации, жидкий кислород шипел в трубах, и в капсуле словно бы завывал ветер. Это было то самое завывание, которое они слышали по утрам в Эдвардсе, когда заправляли D-558-2 много лет назад.

В перископ Гленн мог видеть окрестности в радиусе нескольких миль, вплоть до Банана-ривер. На берегах он заметил тысячи людей. Некоторые из них жили там в трейлерах еще с 23 января, когда был намечен первый полет. Они даже избирали мэров лагеря. Они неплохо проводили время. Месяц в лагере на берегу Банана-ривер - это совсем не долго по сравнению с величием грядущего события.

Их там собралось несколько тысяч, насколько Гленн мог увидеть в перископ. Люди казались очень маленькими. И все они, с восторгом и содроганием, размышляли, каково бы им сейчас было на месте Гленна. Как, должно быть, ему страшно! *Расскажи нам! Это все, что мы хотим знать!* Страх и азарт - и ничего больше. Лежа на спине с согнутыми коленями, втиснутый в эту глухую кобуру с закрытым люком, Гленн лишь чувствовал время от времени, как бьется его сердце. Причем пульс был медленный. Обычно это никого не волновало: все говорили, что пульс - вещь индивидуальная, с разными тонкостями. Да и вообще датчики стали прикреплять к пилотам всего пять лет назад. Пилоты возмущались и не придавали показаниям датчиков никакой важности. Все знали - хотя и не говорили об этом, - что эти датчики отражают эмоциональное состояние человека очень приблизительно. И все знали, что пульс у Гаса Гриссома был *несколько паническим.* Во время обратного отсчета он поднялся до ста ударов в минуту, подскочил до ста пятидесяти во время запуска и оставался таким на протяжении всего периода невесомости. Затем он вновь подскочил, аж до ста семидесяти ударов в минуту, непосредственно перед запуском тормозных двигателей. Никто - по крайней мере вслух - не делал из этого никаких заключений, но… это не было признаком нужной вещи. Добавьте к этому поведение Гаса в воде… В заявлении о людях, которые паникуют во время тестов, Гленн сказал, что надо уметь контролировать свои эмоции. Что ж, своим поведением он полностью подтвердил собственные слова. Ни один йог не мог лучше его контролировать свой пульс и дыхание! (Как показывали приборы во время медосмотров, его пульс никогда не поднимался выше восьмидесяти: он держался на уровне семидесяти ударов в минуту, не выше, чем у любого здорового уставшего человека во время завтрака на кухне.) Внезапно он почувствовал, что пульс резко подскочил; при этом он испытал

какое-то странное ощущение и понял, что это было чувство напряжения. (Молодые врачи в это время переглянулись в ужасе, а затем пожали плечами.) Тем не менее Гленн знал, что не испытывает страха. Действительно не испытывает. Это было больше похоже на состояние актера, который в очередной раз собирается сыграть ту же самую роль, но публика на этот раз гораздо многочисленнее и престижнее. Он с самого начала знал, какие ощущения будет испытывать. Главным теперь было «не запутаться». Пожалуйста, Господи, не дай мне запутаться. На самом деле вряд ли Гленн мог бы забыть какое-нибудь слово или движение. Ведь он был пилотом-дублером - все теперь говорили *пилот* - и Шепарда, и Гриссома. Во время своего неопределенного положения перед первым полетом он прошел через все те симуляции, что и Шепард, и повторил большинство симуляций Гриссома. А симуляции, через которые он прошел уже как первый пилот первого орбитального полета, превосходили по сложности все те, что он проходил раньше. Его даже помещали в капсулу на верхушку ракеты и *отодвигали подъемник* от ракеты, потому что Гриссом доложил о странном ощущении: когда он наблюдал в перископ за подготовкой к полету, непосредственно перед взлетом, ему казалось, что подъемник *падает.* Следовательно, Гленн должен был *адаптироваться к* этому ощущению. Его поместили в капсулу и дали инструкцию - наблюдать в перископ, как отъезжает подъемник. Для него не должно быть *никаких* незнакомых ощущений! Кроме того, Шепард и Гриссом рассказали ему об отличиях реального полета от симуляций. В центрифуге ты чувствуешь себя так-то. В настоящем полете ты чувствуешь почти то же самое, но с такими-то откличиями. Еще никто на свете не пережил так полно предстоящее реальное событие. Гленн лежал в капсуле на спине, готовый к тому, на что было нацелено его огромное самолюбие Пилота-Пресвитерианина вот уже пятнадцать лет: продемонстрировать миру свою нужную вещь.

Именно так! Пилот-Пресвитерианин! Вот кем он был - в эти двадцать секунд взлета, - и странным было только то, насколько мало адреналина выбросилось в кровь в решающий момент… Он слышал, как у него под спиной гудят двигатели «Атласа». Не слишком-то громко. Коренастая ракета вздрагивает, стараясь преодолеть свой вес. В первые несколько секунд все происходит очень медленно, словно бы поднимается чрезвычайно тяжелый лифт. Свечу уже запалили и назад дороги нет, и все же он не волнуется. Пульс поднимается только до ста десяти ударов - не больше минимального уровня в случае столкновения с какой-нибудь неожиданностью. Как странно! Во время взлета на F-102

он был гораздо больше напряжен.

– Часы работают, - сказал он. - Идет подготовка.

Все было очень легко, гораздо легче, чем в центрифуге, - как и говорили Шепард с Гриссомом. Он испытывал такие же перегрузки множество раз… и едва замечал, как они нарастают. Будь они меньше, это напрягало бы его гораздо сильнее. Ничего нового! Никаких волнений! Гигантской ракете потребовалось тридцать секунд, чтобы развить околозвуковую скорость. Начались вибрации. Происходило именно так, как говорили Шепард и Гриссом: все было гораздо мягче, чем в центрифуге. Он по-прежнему лежал на спине, g-силы все глубже вдавливали его в кресло, но все это было знакомо. Он едва замечал происходящее и все время не отрывал взгляда от приборной панели… Все нормально, каждая стрелка и каждый переключатель на своем месте… И никакой злорадствующий инструктор ничего не сообщает насчет отмены… Когда ракета вошла в околозвуковую зону, вибрации стали сильнее. Они почти заглушали рев двигателей. Гленн входил в область максимального аэродинамического давления, где давление на корпус «Атласа», пробивающегося через атмосферу на сверхзвуковой скорости, достигало тысячи фунтов на квадратный фут. В окно кабины он видел, что небо чернеет. Сила почти в 5 g прижимала его к креслу. И все же… *легче, чем в центрифуге*… Он прошел через максимальное аэродинамическое давление, словно через бурный поток, траектория оставалась правильной, скорость - сверхзвуковой. Гудение ракетных двигателей теперь стало гораздо тише, и Гленн мог слышать все маленькие пропеллеры и самопишущие приборы - все эти звуки маленькой кухни, гудящего маленького магазина… Давление на грудную клетку достигло уровня 6g. Ракета пошла вниз. Он впервые смог увидеть облака и горизонт. Через какое-то мгновение оба пусковых двигателя выключились и отвалились от корпуса, а Гленна подбросило вверх со звуком, напоминающим взвизгивание поезда при торможении. Уровень g резко упал до 1,25, а ускорения не было вовсе, но центральный двигатель и два малых двигателя по-прежнему вели ракету через атмосферу. За окном пронеслось облако белого дыма… *Нет! Двигатели отделяемого отсека включились слишком рано - еще не загорелась лампочка с надписью «Отделение»!*… Но он не видел, как отделяется отсек. Минуточку. А вот и он - все по плану. Загорелась зеленая надпись «Отделение». Дым, должно быть, от пусковых двигателей, отделившихся от корпуса. Ракета дернулась и снова пошла вверх. Небо теперь было очень черным. Его снова стало придавливать к креслу. 3 g, 4, 5… Вскоре он окажется на высоте сорок миль -

последний критический момент полета: капсула отделится от ракеты и выйдет на орбитальную траекторию… или не выйдет. *Эй!* Капсулу стало подбрасывать вверх-вниз, словно она была закреплена на краю трамплина. Это происходило из-за нарастания g-уровня - Гленн сразу понял. Когда ракета стартовала, ее вес составлял двести шестьдесят тысяч фунтов, причем большая часть этой массы приходилась на окислитель и топливо - жидкий кислород и керосин RP-1. Топливо потреблялось в таком быстром темпе - примерно одна тонна в секунду, - что ракета быстро превратилась в скелет с тонкой металлической кожей, в трубу, настолько длинную и легкую, что ее можно было согнуть. Перегрузки достигли уровня 6g, а затем наступило состояние невесомости. От внезапного облегчения Джон почувствовал себя так, будто он перевернулся вверх ногами, словно он спрыгнул с края этого самого трамплина и теперь несся по воздуху, делая сальто. Но он уже испытывал подобное на центрифуге, когда перегрузки увеличивали до 7 g, а затем резко сбрасывали скорость. В тот же самый момент, все по плану… Отчет о нагрузках… Включились тормозные двигатели, освободив капсулу от ракеты… Капсула начала автоматически поворачиваться, все нужные зеленые лампочки загорелись на панели, и он знал, что «прошел через ворота» - так это называли.

– Ноль g, чувствую себя прекрасно. Капсула разворачивается…

Гленн знал, что пребывает в невесомости. По показаниям приборов и чисто логически он знал это, но не чувствовал, как не чувствовали Шепард и Гриссом. Из-за разворота капсулы он теперь оказался в сидячем положении, вертикально по отношению к Земле, - именно это он и чувствовал. Он сидел в кресле, прямо, в очень тесной камере в 125 милях над землей - в маленьком металлическом чулане, где не было слышно ничего, кроме гудения электрических систем, инверторов, гироскопов, телекамер и радио… *Радио*… Его специально инструктировали: как можно чаще нарушать один из пунктов кодекса чести - не болтать. Он должен был сообщать по радио о каждом зрелище, о каждом своем ощущении и всевозможными способами развлекать налогоплательщиков. Гленн подходил для этого как никто другой. И все же он испытывал неловкость - из-за неестественности такого занятия.

– Вид просто замечательный! - произнес он.

Это было только начало. На самом-то деле в открывающемся перед ним виде не было ничего примечательного. Необычно было лишь то, что он находился на околоземной орбите. Он видел, как за ним следует отработавшая свое ракета «Атлас». Она

подпрыгивала и кувыркалась - сказывалось действие маленьких ракет, освободивших от нее капсулу.

Он слышал в наушниках голос Алана Шепарда, находившегося в Центре управления полетом на Мысе. Голос звучал очень отчетливо. Шепард сказал:

– Тебе предстоит пройти по меньшей мере семь орбит.

– Вас понял, - сказал Гленн. - По меньшей мере семь орбит… *Это Дружба-7.* Вижу отчетливо. К Мысу тянется большое скопление облаков. Прекрасное зрелище.

Он теперь двигался задом наперед и смотрел на Мыс. Должно быть, это великолепно - что еще он мог сказать? И все же открывающееся зрелище не слишком отличалось от того, которое он видел на реактивных истребителях с высоты пятьдесят тысяч футов. У него не было чувства освобождения от уз Земли. Земля была не просто маленьким шариком внизу - она по-прежнему заполняла все его сознание. Она медленно проплывала внизу, как вы это видели в самолете на высоте сорок-пятьдесят тысяч футов. Гленн не чувствовал себя *звездным путешественником.* Он вовсе не видел никаких звезд. Он видел, как позади кувыркается

«Атлас». Ракета становилась все меньше и меньше, потому что она шла по немного более низкой орбите. Она продолжала кувыркаться, и ничто не могло ее остановить. Почему-то вид этого гигантского цилиндра, который весил больше, чем средний грузовой самолет, пока находился на земле, и который ничего не весил теперь, когда его выбросили, словно конфетную обертку, - почему-то это зрелище казалось гораздо более необычным, чем вид Земли сверху. Земля выглядела точно так же, как и для Гаса Гриссома. Шепард же видел низкосортный черно-белый фильм. Через окно Гленн наблюдал то же, что и Гриссом: яркая голубая лента на горизонте, затем чуть более широкая темно-синяя лента, переходящая в абсолютно черный купол неба. Большая часть Земли была скрыта за облаками. На фоне черного неба облака выглядели очень яркими. Капсула двигалась на восток и пролетала сейчас над Африкой. Но так как Гленн летел задом наперед, то он смотрел на запад. Он видел все, мимо чего пролетал. Он мог разглядеть Канарские острова, но они были частично закрыты облаками. Он мог видеть длинную полосу африканского побережья… огромные песчаные бури над африканской пустыней… Но он не видел всю Землю целиком. Планета была восемь тысяч миль в диаметре, а Гленн находился всего лишь в сотне миль над нею. Во всяком случае, он знал, как она должна выглядеть, - он видел все на фотографиях, сделанных со спутников. Ему не раз показывали их на экране. Даже пейзажи - и то симулировались. *Да… все выглядит именно так, как они*

говорили… Видимо, ему полагалось испытывать благоговение, но как? Ведь он уже пережил весь процесс полета заранее. И как это можно объяснить? Во всяком случае, вид - это было не главное. А главным была… *карта контрольных проверок!* И попытайтесь-ка это кому-нибудь объяснить! От него требуется доложить о показаниях всех своих приборов. Он должен надеть на рукав компенсирующего костюма специальное устройство для измерения артериального давления и накачать его. (Давление было абсолютно нормальным, сто двадцать на восемьдесят - *просто превосходно!)* Он должен был проверить систему ручной регулировки углового положения, покачать капсулу вверх-вниз, из стороны в сторону, развернуть направо, потом налево… И в этом не было ничего нового - даже на орбите, в сотне миль над землей. *Как это можно объяснить?!* Когда он качнул капсулу, то почувствовал то же самое, что испытывал на земле при уровне нагрузок 1*g*. Он все еще не ощущал невесомости. Он лишь почувствовал себя менее зажатым, потому что на его тело больше не действовали перегрузки. Он сидел в кресле, медленно дрейфуя вокруг Земли. Лишь шум небольшого магазинчика, помехи в наушниках и случайные выбросы перекиси водорода из двигателей.

– Это *Дружба-7,* - сказал он. - Все работает как часы и все похоже на занятия в процедурном тренажере.

Да, все было именно так. Процедурный тренажер, тренажер «Альфа» и центрифуга… Правда, он заметил, что движется немного быстрее, чем в тренажере «Альфа». Когда вы садились в тренажер и запускали симуляторы ракетных двигателей, то перед вами на экране показывали кадры с вращающейся под вами Землей - так это должно было быть в орбитальном полете. Они вращали ее недостаточно быстро, - подумал Гленн. Правда, это не имело особого значения… Ощущение скорости не слишком-то отличалось от того, что он испытывал, сидя в авиалайнере и глядя на проплывающие внизу облака… Мир требовал от него благоговения, ибо это было первое путешествие к звездам. Но он благоговения не испытывал. Вся эта сцена, окружающая обстановка, настоящая орбита… не были обширными просторами вселенной. Это были симуляторы. *Но кто же это поймет?* Он находился в невесомости, в космическом вакууме, и несся вокруг Земли… но его центр тяжести по-прежнему был во Флориде, в этом баптистском краю песка и травы пальметто.

Ага! - а вот действительно что-то. Через сорок минут после начала полета, по мере приближения к Индийскому океану, он вступил в ночь. Так как он летел на восток, то удалялся от солнца со скоростью 17 500 миль в час. Но он летел задом наперед,

поэтому мог видеть солнце в окно. Солнце заходило - так, как заходила луна. Край солнца уже коснулся кромки горизонта. Но Гленн не мог понять, какая перед ним часть планеты - повсюду были облака. Они образовали дымку на горизонте. Яркий свет над планетой начал тускнеть, как будто выключили реостат. Это продолжалось минут пять-шесть. Свет очень медленно меркнул. Затем он вовсе не видел солнца - лишь очень красивую полосу оранжевого света, протянувшуюся по всей линии горизонта, словно солнце было расплавленной жидкостью, которую налили в протянутую по горизонту трубу. Там, где раньше была ярко-синяя лента, теперь протянулась оранжевая, а над нею - тусклая оранжево-красная полоска, тонущая в черноте неба. Затем все красное и оранжевое исчезло, и Гленн оказался на ночной стороне Земли. На горизонте снова появилась ярко-голубая лента. Над нею растянулась примерно на восемь градусов облачная дымка, созданная атмосферой. А над ней… он впервые увидел звезды. Внизу через облака пробивался слабый свет луны. Теперь Гленн летел над Австралией. Он услышал в наушниках голос Гордона Купера. Купер находился на станции слежения в городе Мучи, на западе Австралии. Послышался тягучий оклахомский говорок Купера.

– День был явно короткий, - сказал Гленн.

– Повторите, *Дружба-7,* - отозвался Купер.

– Это был самый короткий день в моей жизни.

Именно это нужно было сказать старому оклахомцу Гордо, сидевшему там, посреди пустоты.

– Все происходит быстро, да? - спросил Гордо.

– Да, сэр, - ответил Гленн.

Над Австралией облака стали рассеиваться. Гленн ничего не видел в темноте, кроме электрических огней. По одной стороне он разглядел огни целого города, как с самолета на высоте сорок тысяч футов, но концентрация огней была просто жуткая. Сплошная масса электрического света, а на юге - еще одна, поменьше. Большая масса - это был город Перт, а поменьше - городок под названием Рокингэм. В Перте и Рокингэме была полночь, но практически каждый житель в обоих городах зажег каждую свою лампочку ради американца, пролетающего над ними.

– С огнями получилось просто замечательно, - сказал Гленн. - Надо поблагодарить всех, кто их включил, ладно?

– Конечно, Джон, - ответил Гордо.

И Гленн полетел дальше, удаляясь от огней Перта и Рокингэма.

Он находился посреди Тихого океана, на полпути между

Австралией и Мексикой, когда позади него начало вставать солнце. Это произошло примерно через тридцать пять минут после того, как оно исчезло. Так как Гленн двигался задом наперед, он не мог видеть восход в окно. Пришлось использовать перископ. Сначала он увидел, как голубая лента на горизонте становится все ярче и ярче. Затем стало появляться само солнце. Оно было ярко-красным - и не слишком отличалось от того, что он видел во время восхода на земле, разве что поднималось быстрее, а очертания светила казались резче.

– Солнце просто слепит, - сказал Гленн. - Я, пожалуй, надену на перископ темный фильтр.

А затем - *иглы!* Целый слой игл - пошедший насмарку эксперимент военно-воздушных сил… Тысячи крохотных иголок поблескивали в свете солнца… Но это не могли быть иголки, потому что они излучали свет - скорее, они напоминали снежинки…

– Это *Дружба-7,* - сказал он. - Попытаюсь описать, что я вижу. Я посреди огромной массы каких-то очень мелких частиц, которые светятся, как люминесцентные. Я никогда не видел ничего подобного. Они круглые. Они проносятся мимо капсулы и похожи на маленькие звезды. Это прямо как ливень. Они кружатся вокруг капсулы и ярко светятся. До них примерно футов семь-восемь, но я вижу их и внизу.

– Вас понял, *Дружба-7,* - ответил диспетчер с острова Кантон в Тихом океане. - Вы слышите, как они сталкиваются с капсулой? Прием.

– Отбой. Они движутся очень медленно, быть может, три-четыре мили в час.

Они кружились вокруг капсулы, словно крохотные невесомые бриллианты, маленькие украшения - нет, они больше напоминали светлячков. Они двигались лениво, неустойчиво. Гленн сосредоточился на одной из частиц: она вспыхнула, потом погасла, а затем вновь вспыхнула. Это действительно напоминало светлячков - тысячи светлячков, которых он видел летом в детстве. Эти штуки походили на светлячков, но, конечно же, не могли быть живыми организмами… разве что ошибались все астрономы и все спутниковые приборы. Это были какие-то частицы, отражавшие солнечный свет под определенным углом. Они были красивы; но не отлетели ли они от капсулы? Это означало бы неприятности. Должно быть, они все же отломились от капсулы, потому что летели рядом с нею, по той же самой траектории, на той же скорости. Стоп, минуточку… Они были и далеко внизу - целое сверкающее поле… Ничего такого никто раньше не видел. А диспетчер с Кантона даже ничуть не

заинтересовался. Затем капсула удалилась из зоны действия станции на Кантоне и теперь должна была войти в зону связи с диспетчером в Гаямасе, на западном побережье Мексики. И когда Гленн связался с диспетчером, он даже и не знал, что сказать.

– Это *Дружба-7,* - произнес он. - Когда взошло солнце, вокруг капсулы стали клубиться какие-то очень яркие светящиеся частицы. Сейчас я их не вижу, но видел буквально секунду назад, когда начинал связываться с вами. Прием.

– Вас понял, *Дружба-7.*

Вот и все - «Вас понял, Дружба-7». И тишина. Их это совсем не интересовало.

Гленн продолжал рассказывать о своих светлячках. Он был просто очарован. Ведь это было первое действительно неизвестное явление, с которым он столкнулся здесь, в космосе. В то же время он был слегка озабочен, «*Вас понял, Дружба-7».* Диспетчер в конце концов задал ему пару вежливых вопросов - насчет размеров частиц и так далее. Их явно не тронуло это небесное открытие.

Внезапно капсулу качнуло вправо, примерно на двадцать градусов. Затем она дернулась назад, словно столкнувшись с небольшой стеной. Потом рыскание повторилось. Что-то случилось с автоматикой. Пора забыть о небесных светлячках. Он плыл над Калифорнией в сторону Флориды. И теперь все диспетчеры прекрасно его понимали.

Президент Кеннеди должен был выступить по радио в то время, когда Гленн будет пролетать над Соединенными Штатами. Он собирался благословить этого героя поединка, пролетающего над американским континентом. Он хотел высказать чувства всех граждан. Но все пошло насмарку из-за проблем с автоматической системой управления.

Гленн пролетал над Флоридой, над Мысом, начиная свою вторую орбиту. Он почти ничего не видел внизу - из-за облаков. Да его это особенно и не интересовало. Главным был контроль углового положения. Похоже, один из малых двигателей вышел из строя, и капсулу постепенно заносило вправо, словно медленно скользящую по льду машину. Вскоре более крупный двигатель исправил траекторию. Но это было только начало. Довольно скоро включились другие двигатели, а потом и гироскопы. Приборы, отражавшие угловое положение капсулы относительно земли и горизонта, давали явно неправильные показания. Гленну нужно было выровнять капсулу визуально по горизонту. Электродистанционное управление полетом! Ручной контроль! Правда, чрезвычайной ситуации не было, по крайней мере сейчас. Все время, что он находился на орбите, контроль

положения капсулы не играл особой роли в том, что касалось его безопасности. Гленн мог бы лететь вперед или назад, дрейфовать по кругу или же пустить капсулу в рыскание - и все это ничуть не изменило бы высоту или траекторию полета. Единственным важным моментом оставался спуск в атмосферу. Если бы капсула не летела под правильным углом, тупым концом и тепловым щитом вниз, то она могла бы загореться. Для исправления углового положения требовалось дополнительное топливо, перекись водорода, - независимо от того, производилась ли эта процедура астронавтом или автоматически. Если для поддержания устойчивости капсулы во время полета по орбите тратилось слишком много топлива, то его могло не хватить, чтобы выровнять капсулу перед вхождением в атмосферу. Такое уже случалось во время полета обезьяны. Автоматическая система контроля положения начала давать сбои, и топлива потратилось столько, что полет пришлось прекратить после двух орбит.

Каждые пять минут он должен был связываться с новым диспетчером. Конечно же, вы не могли одновременно передавать и принимать сигналы. Это не было похоже на телефонную связь. Половина времени уходила только на то, чтобы убедиться, что вы с диспетчером слышите друг друга.

– *Дружба-7, Дружба-7,* это Канары. - Это был диспетчер с Канарских островов. - Сейчас 16:32:26. Мы слышим вас громко и четко, слышим вас громко и четко. Прием.

Гленн говорил:

– Это *Дружба-7*. Когда я был над зоной восстановления, то видел длинный кильватер в воде. Наверное, там были корабли.

– *Дружба-7*… Мы вас не слышим, вас не слышим. Прием.

– *Дружба-7,* это Кано. Времени по Гринвичу -16:33:00. Мы не… Это Кано. Прием.

-Дружба-7, Дружба-7, это Канары. Прием. Гленн отвечал:

– Привет, Канары, *Дружба-7*. Слышу вас громко, небольшие помехи. Вы меня слышите? Прием.

– *Дружба-7, Дружба-7,* это Канары. Прием.

– Привет, Канары. Слышу вас громко и четко. А как вы меня? Прием.

-Дружба-7, Дружба-7, это Канары. Прием.

– Привет, Канары. Дружба-7. Как слышите? Прием.

– *Дружба-7, Дружба-7,* это Канары, Канары. Вы меня слышите? Прием.

– Вас понял. Это *Дружба-7*. Слышу вас громко и четко. Прием.

– *Дружба-7, Дружба-7,* это Канары. Слышу вас тоже громко и четко. Отбой.

– Вас понял. *Дружба-7.*

- *Дружба-7, Дружба-7,* это диспетчер с Канар. Как слышите? Прием.

– Привет, диспетчер с Канар. *Дружба-7.* Слышу вас громко и четко. А вы меня?

В конце концов диспетчер с Канарских островов говорил:

– Слышу вас громко и четко. Мне дали инструкцию выяснить связь между поведением этих частиц, окружавших капсулу, и поведением контрольных двигателей. Как слышите? Прием.

– Это *Дружба-7.* Слышу вас нечетко. Сильные помехи. Прием.

– Вас понял. Мыс просит выяснить связь между поведением этих частиц, окружавших капсулу, и поведением одного из контрольных двигателей. Как поняли? Прием.

– Это *Дружба-7.* Не думаю, что частицы были от моих контрольных двигателей. Отбой.

Вот так - ровно пять минут на один вопрос и один ответ. Что ж, наконец-то они проявили хоть какой-то интерес к светлячкам. Они решили, что это связано с неисправностью двигателей.

Во всяком случае, он не особенно беспокоился: при необходимости можно было перейти на ручной контроль углового положения. Топлива, по идее, хватало. Все гудело, пищало и жужжало, как и обычно внутри капсулы. В наушниках раздавались все те же высокочастотные помехи. Он мог слышать, как по его компенсирующему костюму и шлему циркулирует кислород. Ощущения движения не было вовсе - он знал, что движется, только когда смотрел вниз, на землю. Даже теперь она проплывала очень медленно. А когда двигатели выбрасывали струи перекиси водорода, капсулу покачивало из стороны в сторону. Но это было совсем как на земле, на тренажере «Альфа». Он по-прежнему не чувствовал невесомости и сидел выпрямившись в кресле. С другой стороны была камера: когда он хотел перезарядить ее, то просто останавливал ее в пустом пространстве перед глазами. И она висела перед ним. Внизу повсюду виднелись небольшие вспышки - молнии в облаках над Атлантикой. Это зрелище впечатляло еще больше, чем заход солнца. Иногда разряды молнии происходили внутри облаков, и это выглядело как фонарик, который включают и выключают под одеялом. Порою молния сверкала поверх облаков, и это напоминало взрывы хлопушек. Это казалось необычным, но в таком зрелище все же не было ничего нового. Полковник авиации Дэвид Симонс за тридцать два часа в одиночку поднялся на аэростате на высоту сто две тысячи футов и видел то же самое.

Гленн теперь находился над Африкой, над темной стороной Земли, и двигался к Австралии. Диспетчер с Индийского океана

сказал:

– Мы получили для вас сообщение из Центра управления полетом. Держите выключатель посадочных топливных баков в положении «выключено». Выключатель посадочных баков - в положении «выключено». Прием.

– Вас понял, - сказал Гленн. - Это *Дружба-7*.

Он хотел спросить почему. Но это нарушало кодекс чести - за исключением чрезвычайных ситуаций. Такие вопросы попадали в категорию нервной болтовни.

Над Австралией старина Гордо, Гордо Купер, приступил к той же теме:

– Ты подтверждаешь, что выключатель посадочного бака в отключенном положении? Прием.

– Подтверждаю, - сказал Гленн. - Выключатель посадочного бака в центральном отключенном положении.

– Ты не слышал каких-нибудь стуков на высоких скоростях?

– Нет.

– Такого ответа они и хотели.

Они по-прежнему ничего не объясняли, а Гленн не занимался нервной болтовней. Теперь на приборной панели загорелись две красные лампочки. Одна из них предупреждала о низком уровне топлива. Из-за рыскания капсулы оно почти закончилось. Что ж, пришла пора вступить в дело пилоту и правильно расположить капсулу перед вхождением в атмосферу… Другая лампочка сигнализировала об избытке воды в кабине. Она накапливалась как побочный продукт работы кислородной системы. Тем не менее Гленн продолжал заполнять карту контрольных проверок. Сейчас ему надо было немного поупражняться в растягивании эспандера, а затем измерить артериальное давление. Пилот-Пресвитерианин! Он проделал это без звука. Он растягивал эспандер, смотрел за красными лампочками, а потом вновь увидел рассвет. Два часа и сорок три минуты в полете, его второй рассвет над Тихим океаном, увиденный через перископ. Но он почти не наблюдал за ним. Он ждал нового появления своих светлячков. Заработал огромный реостат, земля вспыхнула пламенем, и тысячи светлячков закружились вокруг капсулы. Некоторые из них, казалось, находились на расстоянии целых миль. Их было огромное поле, галактика, микровселенная. В происхождении их сомневаться не приходилось: к капсуле они отношения не имели, а были частью космоса. Он снова потянулся за камерой: нужно сфотографировать их, пока хорошее освещение.

– *Дружба-7,* - раздался в наушниках голос диспетчера с острова Кантон. - Это Кантон. У нас тоже нет признаков того, что

ваш посадочный бак разложен. Прием.

Гленн сразу же подумал: вот тут-то и пригодятся светлячки. Он расскажет им о светлячках, а они объяснят насчет посадочного бака. Но разве кто-нибудь говорил, что посадочный бак раскрылся?

– Вас понял, - сказал он. - Кто-нибудь докладывал, что посадочный бак разложен? Прием.

– Нет, - ответил диспетчер. - Нас просто попросили это проверить и поинтересоваться, не слышали ли вы каких-нибудь хлопков на высоких скоростях.

– Наверное, - сказал Гленн, - они подумали, что частицы, которые я видел, образовались из-за этого, но они… Их здесь тысячи - на много миль во всех направлениях, - и движутся очень медленно. Я видел их в том же самом месте на первой орбите. Прием.

Так разъяснилось это дело с посадочным баком.

Ему дали добро на третью - и последнюю - орбиту, когда он пролетал над Соединенными Штатами. Но он ничего не видел из-за облаков. Он накренил капсулу на шестьдесят градусов, чтобы смотреть прямо вниз, но увидел лишь облачную завесу. Она выглядела точно так же, как и из самолета на большой высоте. У него уже пропало настроение рассматривать пейзажи. Он стал думать о том, что ему предстоит сделать перед включением тормозных двигателей над Атлантикой, после того как он облетит вокруг мира еще один раз. Теперь надо было включить и двигатели, и гироскопы. Он несколько раз включил и выключил гироскопы, чтобы убедиться, что автоматическая система контроля углового положения снова заработала. Система давала сбои, и ему предстояло регулировать положение капсулы, используя в качестве ориентира горизонт. Он плыл над Америкой. Облака начали рассеиваться, и он мог разглядеть дельту Миссисипи. Ему казалось, что он смотрит на мир с хвоста бомбардировщика времен Второй мировой войны. Затем внизу стала проплывать Флорида. Внезапно он понял, что видит весь штат целиком. Он лежал внизу, словно на карте. Он дважды облетел вокруг мира за три часа и одиннадцать минут и только сейчас понял, насколько высоко он находится. Высота была примерно пятьсот пятьдесят тысяч футов. Он мог разглядеть Мыс - к этому времени он был уже над Бермудами.

– Это *Дружба-7,* - сказал он. - Я вижу внизу Мыс. Сверху он выглядит просто прекрасно.

– Вас понял, - отозвался с Бермуд Гас Гриссом.

– Как ты и говорил, - добавил Гленн.

– Именно, сынок, - ответил Гриссом. Да, это был разговор

между братьями. Гленн скромно признал, что его товарищ Гриссом - один из трех американцев, видевших такое зрелище… а Гриссом назвал его «сынок».

Двадцать минут спустя он вновь пролетал над Африкой и солнце опять садилось, уже в третий раз. Оно потускнело, и Гленн… увидел *кровь.* Он увидел кровь над одним из окон. Он знал, что крови взяться неоткуда, но все же это была кровь. Раньше он ее не замечал - она была видна только под этим конкретным углом расположения реостата-солнца. Кровь и грязь. Грязь, должно быть, появилась после запуска эвакуационного отсека. А кровь… Наверное, *жуки…* Быть может, капсула при взлете врезалась в стаю жуков… или *птиц…* но в последнем случае он слышал бы удар. Должно быть, жуки, - но у жуков нет крови. А может, так преломлялись солнечные лучи… Потом он просто перестал об этом думать - переключился на другое. Еще один заход, еще одна оранжевая полоса вдоль линии горизонта, несколько желтых лент, голубых лент, чернота, бури, молнии - эти искры под одеялом… Все это почти не имело никакого значения. Предстоящая подготовка капсулы к запуску тормозных двигателей полностью завладела его сознанием. Чуть меньше чем через час заработают тормозные двигатели. Капсула продолжала медленно плыть, слегка покачиваясь в стороны. Кажется, гироскопы больше не играли никакой роли.

Он плыл дальше через ночь над Тихим океаном. Когда он достиг станции слежения на острове Кантон, он вновь повернул капсулу, чтобы увидеть последний рассвет через окно своими собственными глазами. Первые два он наблюдал через перископ, потому что летел задом наперед. Когда взошло солнце, вновь появились светлячки. Гленну казалось, будто он наблюдает восход солнца прямо из их гущи. Он снова стал докладывать на землю, что эти частицы вряд ли от капсулы, потому что часть их находилась в отдалении на несколько миль. И снова это никого не заинтересовало: ни на острове Кантон, ни на Гавайях, над которыми он вскоре оказался. Их занимало другое. Они готовили Гленну небольшой сюрприз, и вскоре он понял какой.

Он находился в полете уже четыре часа и двадцать одну минуту. Через двенадцать минут должны были включиться тормозные двигатели, чтобы замедлить вхождение капсулы в атмосферу. Еще минута и сорок пять секунд ушли на все эти «вы готовы?» и «вас понял», а также на установление связи с диспетчером на Гавайях. И тут последовал сюрприз.

– *Дружба-7,* - сказал диспетчер, - у нас есть сигнал сегмента 5-1 «Раскрытие посадочного бака». Мы подозреваем, что этот сигнал ошибочен. Тем не менее с Мыса просят вас проверить это -

перевести выключатель посадочного бака в автоматическое положение и посмотреть, не загорится ли лампочка. Как поняли? Прием.

До него стало медленно доходить… Есть *сигнал*… И как долго? А ему даже ничего не сказали -держали в тайне! *Я - пилот, а они отказываются сообщать мне данные о состоянии аппарата!* Чувство оскорбления было даже сильнее гнева. Если посадочный бак раскрылся - а этого никак нельзя было увидеть, даже в перископ, потому что бак находился внизу, - то во время вхождения в атмосферу мог отскочить тепловой щит. А если тепловой щит отлетит, то пилот изжарится внутри капсулы, как бифштекс. Надо перевести выключатель в положение автоматического контроля; тогда, если бак открыт, загорится зеленая лампочка, и все станет ясно. Но слишком медленно это до него доходило!… Вот почему они расспрашивали его о положении выключателя - не хотели сообщать страшную правду слишком рано! Пусть завершит свои три орбиты, а тогда уж узнает плохие новости!

Кроме того, они еще хотели, чтобы он поигрался с выключателем. *Ведь это глупо!* Вполне могло оказаться, что с баком все в порядке, но случилось повреждение где-то в электросети - тогда манипуляции с автоматическим выключателем вызвали бы раскрытие бака. Но Гленн ничего не сказал об этом. Будем считать, что они приняли все это в расчет, иначе можно сорваться на испуганную нервную болтовню.

– О'кей, - сказал Гленн. - Если они это рекомендуют, то попробуем. Вы готовы?

– Да, как только будете готовы вы.

– Вас понял.

Он потянулся вперед и щелкнул выключателем… Лампочка не загорелась. Он тут же вернул выключатель в первоначальное положение.

– Отбой, - сказал он. - В автоматическом режиме лампочка не загорается. Я вернулся в положение «выключено». Прием.

– Вас понял. Это прекрасно. В таком случае, двигаемся дальше - вхождение в атмосферу будет нормальным.

Тормозные двигатели должны были включиться над Калифорнией, а к тому времени, как капсула спустится с орбиты и пройдет через атмосферу, Гленн окажется над Атлантическим океаном, возле Бермуд. Так было запланировано. Диспетчером в Калифорнии был Уолли Ширра. Меньше чем за минуту до того как толкнуть выключатель и запустить тормозные двигатели, Ширра сказал:

– Джон, сбрось тормозной пакет, когда будешь пролетать над

Техасом. Как понял?

– Вас понял.

Но почему? Тормозной пакет оборачивался вокруг краев теплового щита и удерживал тормозные двигатели. Когда двигатели срабатывали, пакет слетал. Снова они обращались к теме теплового щита - без всяких объяснений. Но Гленну надо было сконцентрироваться на включении тормозных двигателей.

После запуска это была самая опасная часть полета. Если угол атаки капсулы окажется слишком маленьким, можно соскочить с верхнего слоя атмосферы и снова оказаться на орбите - до тех пор, пока не кончится запас кислорода. У вас больше не оставалось ракетных двигателей, чтобы снизить скорость. Если угол будет слишком отвесным, то нагревание из-за трения капсулы об атмосферу окажется настолько сильным, что человек сгорит в капсуле, а через две минуты капсула распадется на куски - с тепловым щитом или без него. Но главное не думать об этом. Поле сознания очень узкое, сказал Сент-Экзюпери. *Что мне теперь делать?* Наконец-то наступало время тест-пилота. *Ах, да! Я был здесь раньше! И поэтому защищен!* Я не попаду в передряги, из которых не смогу выбраться! Ему надо было проявить себя настоящим героем летных испытаний и попытаться выровнять капсулу самостоятельно, по горизонту, с помощью ручного контроля, или предпринять еще одну попытку использовать автоматический контроль. Пожалуйста, Господи… не дай мне нарушить правила. И что бы ответил Господь? (Попробуй автоматику, простофиля!) Он отсоединил и переустановил гироскопы. Он поставил рычаги управления на автоматический режим. Вот ответ на твои молитвы, Джон! Теперь приборы насмехались над тем, что он видел из окна и в перископ. Автоматика отлично работала при крене и вращении. Режим рыскания по-прежнему был отключен, так что Гленн исправил это вручную. Капсула поворачивалась вправо, а он подталкивал ее назад. Просто тренажер «Альфа»! То же самое! Такое же полное отсутствие ощущения движения… Когда он сосредоточивался на приборной панели и не смотрел на проплывавшую внизу землю, он вовсе не чувствовал, что проходит 17 500 миль в час… или даже пять миль в час. Гудящая маленькая кухня, вот и все… Он сидел в кресле, сжимая ручной тормоз; взгляд его был прикован к приборам… Вот она, настоящая жизнь, а не этот вечный бежевый цвет стен симулятора. Настоящее дело!

Ширра начал обратный отсчет перед запуском тормозных двигателей.

– Пять, четыре…

Гленн снова качнул капсулу назад с помощью рычага

рыскания.

– …три, два, один, пуск.

Гленн дернул рычаг.

Тормозные двигатели включились по очереди: сначала первый, затем второй и третий. Звук был очень тихий, но в то же время Гленн почувствовал сильный толчок. В какой-то момент во время обратного отсчета он ощущал полное отсутствие движения. А уже в следующий - *бум! бум! бум!* -сильный толчок в спину. Он понял, что капсулу дернуло назад; теперь он вновь двигался в сторону Гавайских островов. Все так, как и должно быть! Чистое золото! Лампочка-индикатор тормозных двигателей загорелась зеленым светом. Все шло отлично. Скорость капсулы постепенно падала. Через одиннадцать минут она должна войти в земную атмосферу.

Ширра произнес:

– Не трогай посадочный пакет до Техаса.

И опять никаких объяснений! А сам Гленн догадаться не мог. Было только смутное чувство, что его зачем-то торопят. Но Гленн ничего по этому поводу не сказал, кроме «подтверждаю».

– Похоже, твое угловое положение в порядке, - сказал Ширра. - Трудно было его поддерживать?

– Да, я как следует помучился.

– Неплохо для работы на правительство, - сказал Ширра.

Это была одна из его любимых поговорок.

– У тебя есть время рассказать о сбрасывании тормозных двигателей? - спросил Гленн.

Это была завуалированная просьба каких-нибудь объяснений о посадочном пакете.

– В Техасе все узнаешь, - сказал Ширра. - Отбой.

Никто не собирался ему ничего объяснять! Не то чтобы мысль - нет, скорее *чувство* оскорбления стало расти.

Через три минуты вышла на связь станция слежения в Техасе:

-Дружба-7, это диспетчер Техаса. Мы рекомендуем вам сбросить посадочный пакет после завершения вхождения в атмосферу. Это значит, что вы должны перейти уровень 0,05 *g*, который ожидается в 04:43:53. Это означает также, что вы должны втянуть перископ вручную. Как поняли?

Он все понял.

– *Это Дружба-7,* - сказал Гленн. - Какова причина? У вас есть какая-нибудь причина? Прием.

– Не сейчас, - сказал техасский диспетчер. - Это решение Мыса. Вам дадут объяснение, когда вы окажетесь в зоне их видимости.

– Вас понял. *Дружба-7.*

Это было просто неслыханно. Картина начала прорисовываться…

Двадцать семь секунд спустя Гленн был уже над Мысом, и диспетчер голосом Алана Шепарда приказал ему убрать перископ вручную и приготовиться к вхождению в атмосферу.

Все это дело с посадочным баком и пакетом стало проясняться. За два часа, что длилась эта путаница, никто ничего не объяснил ему. Но если ему предстояло входить в атмосферу с посадочным пакетом, значит, по какой-то причине они хотели, чтобы все стропы были на месте. А возможная причина была только одна - что-то не в порядке с тепловым щитом. И они не собирались ему этого объяснять! *Ему!* - пилоту! Это было просто неслыханно! Это было…

В наушниках раздался голос Шепарда.

Пока Гленн убирал перископ, Шепард говорил:

– Мы не уверены, что твой посадочный бак закрыт. Нам кажется, что можно войти в атмосферу и с посадочным пакетом. Мы не видим тут никаких трудностей.

– Вас понял, - сказал Гленн.

Да, теперь он понимал. Если его посадочный бак раскрыт, значит, крепление теплового щита ослабло. Следовательно, щит может отлететь при вхождении в атмосферу - разве что стропы посадочного пакета удержат его на месте достаточно долго, чтобы установился правильный угол вхождения капсулы. А стропы скоро сгорят. Если тепловой щит отлетит, Гленн изжарится заживо. И если они не хотят, чтобы он - *пилот!* - знал об этом, значит, боятся, что он может впасть в панику. А если ему *не нужно* знать всю обстановку - лишь отдельные моменты, чтобы выполнять приказы, *-значит, он вовсе не пилот!* Эта цепочка мыслей промелькнула в мозгу Гленна так быстро, что он не успел бы в тот же самый момент высказать их словами. Его рассматривали как пассажира, как добавочный компонент, как инженера, рабочего котельного отделения автоматизированной системы. Как человека, у которого нет этой редкостной, невыразимой словами нужной вещи. Как будто нужная вещь вообще не имеет никакого значения! Это было попрание всего святого, причем за одно-единственное мгновение вспышки праведного негодования, когда Джон Гленн входил в земную атмосферу.

– Седьмой, это Мыс, - сказал Шепард. - Прием.

– Продолжай, Мыс, - ответил Гленн. - Связь прервалась…

– Мы советуем тебе…

Это было последнее, что он услышал, - началось вхождение в атмосферу. Он еще не чувствовал перегрузок, но трение и

ионизация становились все сильнее, так что рация была теперь бесполезна. Капсулу начало сильно раскачивать, и Гленн боролся с качкой рычагами управления. Топлива для автоматической системы - перекиси водорода - осталось так мало, что Гленн даже не знал, работает ли система вообще. Капсула шла вниз. Тепловой щит находился снаружи капсулы, прямо за спиной Гленна. В окно он видел только абсолютно черное небо. Перископ был убран, поэтому на экране он тоже ничего не видел. Снаружи, где-то сверху, раздался глухой *удар.* Гленн посмотрел в окно и увидел строп. *От посадочного пакета. Строп порвался!* А следующим будет тепловой щит! Черное небо за окном начало становиться бледно-оранжевым. Строп, прижатый к окну, загорелся, а затем исчез. Вселенная приобрела ярко-оранжевый цвет. Это загорелся тепловой щит, не выдержав жуткой скорости снижения. Вот этого Шепард и Гриссом не видели. Они не входили в атмосферу на такой скорости. Тем не менее Гленн знал, что происходит. Ему пятьсот, тысячу раз рассказывали о том, как тепловой щит воспламенится, будет сгорать слой за слоем, испаряться, рассеивая в атмосферу тепло коронами пламени. Сейчас Гленн видел в окно только огонь. Он находился внутри огненного шара. Но вот мимо окна пролетел какой-то огромный горящий предмет. Затем еще один, еще… Капсулу затрясло… Разрушился тепловой щит! Он рассыпался на горящие куски - именно они пролетали сейчас за окном. Гленн попытался придать капсуле устойчивость с помощью ручного регулятора. *Электродистанционное управление!* Но крены и рыскания были слишком быстрыми… Этот «тренажер «Альфа» словно бы взбесился… Жара! Гленну казалось, что вся его нервная система была сейчас сосредоточена в спине. Если капсула начинала разрушаться и Гленну предстояло сгореть, то тепловая волна достигнет сначала спины. А позвоночник превратится в ленту раскаленного докрасна металла. Он уже знал, что будет испытывать и когда. *Прямо сейчас!*… Но ничего не происходило. Не было никакой жуткой жары и никаких горящих обломков… Да и тепловой щит не сгорел. Горящие куски были остатками посадочного пакета. Сначала сгорели стропы, а затем все остальное. Капсула продолжала раскачиваться, перегрузки нарастали. Он знал процесс увеличения *g*-уровня наизусть - тысячу раз проходил через него в центрифуге. Его прижимало к спинке кресла. Все труднее и труднее становилось действовать ручным регулятором. Гленн попытался прекратить раскачивание капсулы с помощью двигателей рыскания и двигателей крена, но раскачивания происходили слишком быстро. И вряд ли они шли на пользу капсуле.

Но вот красное свечение исчезло… Гленн выбрался из огненного шара… 7 g прижимали его к креслу… Он услышал голос диспетчера с Мыса:

– …Как слышно? Прием.

Это значило, что он прошел через ионосферу и теперь входил в нижние слои атмосферы.

– Громко и четко, а как вы?

– Вас понял, слышу вас громко и четко. Как себя чувствуете?

– Довольно неплохо.

– Вас понял. Ваша точка приземления находится в пределах одной мили от авианосца.

Что ж, неплохо. Не Йегер, конечно, но тоже неплохо. Он находился внутри полуторатонного куска неаэродинамичного металла. Он был на высоте сто тысяч футов и падал в океан, как огромное пушечное ядро. На такой высоте капсула уже утрачивала аэродинамические свойства. Ее ужасно трясло. В окно Джон видел мощный белый след инверсии, вьющийся по черному небу. Он падал со скоростью тысяча футов в секунду. Надвигался последний, решающий момент полета. Парашют либо раскроется, либо нет. Тряска все усиливалась. Посадочный пакет! Должно быть, часть пакета все еще была прикреплена к капсуле, и из-за этого ее потряхивало… Он не мог больше ждать. Парашют должен был раскрыться автоматически, но он не мог больше ждать. Тряска… Гленн потянулся, чтобы раскрыть парашют вручную, но он раскрылся автоматически, сначала буек, а затем главный парашют. Капсула повисла на парашюте, двигаясь по огромной дуге. Жара стояла ужасная, но парашют выдерживал. От его срабатывания Джона подбросило в кресле. Небо за окном было уже голубым. Продолжался все тот же день - солнечный день в Атлантике, возле Бермуд. Даже лампочка-индикатор посадочного бака горела зеленым светом. С посадочным баком все было в порядке. Со щитом тоже. Скорость снижения была правильной - сорок футов в секунду. Он слышал по рации болтовню экипажа спасательного судна. До приводнения оставалось только двадцать минут, только шесть миль. Он снова лежал на спине в своей кобуре. Небо за окном больше не было черным. Капсула раскачивалась под парашютом, Гленн смотрел вверх и видел облака, а над ними - синее небо. Ему было очень, очень жарко. Но это чувство было ему знакомо. Все эти бесконечные часы в тепловых камерах - ничего страшного, ты не погибнешь. Место посадки находилось лишь в трехстах милях от того места, где он стартовал - в тот же день, всего лишь пять часов назад. Приятный день посреди Атлантического океана недалеко от Бермудских островов. Солнце на небе поднялось только на семьдесят пять

градусов. Было 2:45 пополудни. Оставалось только отсоединить все эти провода и шланги. *Он это сделал.* Потом стал расслабляться и избавляться от мыслей. Должно быть, он сейчас очень близко от воды. Капсула упала в воду, и его снова отбросило к спинке сиденья. Толчок оказался довольно сильным. Было жарко; хотя вентиляторы компенсирующего костюма по-прежнему работали, жара становилась ужасной. По рации ему приказали не пытаться вылезти из капсулы. Спасательное судно находилось совсем близко. Вертолет решено было не посылать - разве что в чрезвычайной ситуации. Гленн даже и не думал вылезать в воду. Он не собирался и включать детонатор, чтобы взорвать люк. Пилот-Пресвитерианин не собирался нарушать правил. Линия связи с Господом работала отлично. Он это сделал.

Энни Гленн уже имела представление о том, что произойдет. Но остальные шестеро парней и их жены не были к этому готовы. Словно огромная приливная волна катилась на Мыс и на все США с острова Гранд-Багама, где Джон делал официальный отчет. А на гребне этой волны, словно бог Тритон, находился сам Веснушчатый Бог - Джон. Ходили слухи, что матросы с «Ноа» - корабля, на который вытащили из воды капсулу, - обвели белой краской следы Джона на палубе, после того как он прошел от капсулы к люку. Они хотели, чтобы следы остались на палубе навечно! Что ж, глупая, неуклюжая сентиментальность. Но это было только начало.

Эл Шепард и Гас Гриссом не понимали, что, черт побери, происходит. Бедный Гас: все, что он получил за полет, - это медаль, рукопожатие, напыщенная речь Джеймса Уэбба на раскаленном асфальте военно-воздушной базы Патрик и одобрительные выкрики толпы человек в тридцать. А в случае с Джоном толпы, собиравшиеся на ланч, на фейерверки, ничуть не редели. Весь Какао-Бич захлестнула безумная волна адреналина. Жители пригородов прибывали на своих автомобилях и спрашивали, где остановились астронавты. Они не хотели пропустить событий. Они знали, что после отчета Джон улетит на Мыс. А еще они знали, что в городе находится Линдон Джонсон. Он собирался встретить Джона на посадочной полосе в Патрике. Его подчиненные вроде Уэбба должны были стать просто частью обстановки. А потом узнали, что прибывает президент, сам Джон Ф. Кеннеди. Не Гленн отправляется к нему в Вашингтон, а он приезжает к Гленну.

Готовилось что-то необычайное. Волна все росла, а шестеро астронавтов и их жены были удивлены гораздо сильнее всех остальных. И в этом заключалась ирония. Все они полагали, что

победителем является Эл Шепард. Эла пригласили получить медаль в Белый дом, а Гасу вручили ее в восьми шагах от зарослей пальметто, потому что Эл был для всех номером один и совершил первый полет. Но даже до того, как Джон вернулся на Мыс с Гранд-Багамы, воцарилась такая атмосфера благоговения, будто Эл вовсе не совершал первый полет. Он совершил всего лишь первый суборбитальный полет, который теперь выглядел сущей безделицей. Эл был теперь кем-то вроде Слика Гудлина, а Джон - Чаком Йегером. С технической точки зрения первый полет на Х-1 совершил Слик Гудлин. Но Йегер совершил полет, который имел важное значение, - впервые была достигнута сверхзвуковая скорость. И что теперь было делать Элу, ликовать? А Бетти Гриссом, которой не досталось даже парада по грязной главной улице Митчелла, штат Индиана; что ей было делать: радоваться за Гленнов, в честь которых устраивались парады на каждом шоссе Соединенных Штатов? Да, превосходное время для грустных размышлений. Когда самолет Джона приземлился в Патрике 23 февраля, волна воодушевления разрослась настолько, что просто втягивала в себя всех подряд. Шестеро парней с женами и детьми собрались в Патрике и ждали самолета Джона. Был тут и вице-президент примерно с двумя сотнями репортеров. Джонсон стоял во главе толпы вместе с Энни и двумя ее детьми. Наконец-то он дорвался до нее. Джонсон теперь был совсем рядом с ней, в Патрике; он осыпал ее любезностями, вытягивал шею и вертел своей огромной головой, ожидая прибытия Джона, чтобы излить на него всю свою техасскую душу. Вот самолет прибывает, Джон сходит с трапа, поднимается громкий крик приветствия - крик, идущий из гортани, из диафрагмы, из солнечного сплетения. Энни и детей подталкивают вперед - священные иконы, жена и дети, прочная поддержка на семейном фронте… и это добивает Джона! Он лезет в карман, достает носовой платок и вытирает слезы с глаз. А какой-то парнишка из НАСА протягивает руку и выхватывает этот носовой платок… чтобы отправить его на хранение в Смитсонианский институт! («Этим платком астронавт Джон Х. Гленн стирал слезу, воссоединившись с женой после своего исторического орбитального полета».) С этого момента Эл и Гас - уже неудачники, игроки младшей лиги. А у них даже не было времени, чтобы рассердиться. События день за днем становились чем-то стихийным, вроде серьезной перемены погоды, изменения шаблонов, Всемирного потопа, Судного дня, восхождения истинного брата на небеса…

Джон получил не только парадное шествие по Вашингтону, поездку в Белый дом и медаль от президента. С этим все было в

порядке. Но он еще выступал на специальном совместном заседании Конгресса: Сенат и Палата представителей собрались послушать Джона, как они собирались послушать выступления президентов, премьер-министров, королей. На подиуме стоял Джон, позади него сидели Линдон Джонсон и Джон Маккормак, а остальные *смотрели на него* со своих мест. Это было полное обожание! Вот где начался поток слез! Слезы - их никто не мог сдержать. Круглое веснушчатое лицо Джона было окружено сиянием славы. Он знал, что делает. Это был Пилот-Пресвитерианин, обращающийся к миру. Он сказал то, чего не говорил еще никто в мире, даже в 1962 году:

– Я по-прежнему проглатываю комок в горле, когда вижу поднимающийся американский флаг.

Но он справился с трудностями! А потом протянул руку к галерее - это была та сторона Капитолия, где находилась Палата представителей, - и пятьсот пар глаз устремились за его рукой: он представил своих родителей, нескольких тетушек и дядюшек, затем детей и наконец…

– … я хочу представить вам свою жену, Энни… Настоящую *Скалу!*

И тут опять начались слезы. Сенаторы пытались аплодировать и одновременно доставать носовые платки. Они вытирали глаза и выкрикивали приветствия. Их лица сияли. Некоторым удалось справиться со слезами, другим - нет. Они аплодировали, кричали, задыхались… Некоторые даже сказали «Аминь!» Они произнесли это громко - слово буквально вырвалось из их твердокаменных протестантских душ, когда Пилот-Пресвитерианин поднял взгляд и указал рукой на *Скалу* и нашу общую извечную Мать…

И это было только начало. Это было ничто по сравнению с торжественным шествием в Нью-Йорке. Ведь торжественное объединенное заседание Конгресса было специально подготовленным событием. Но парад в Нью-Йорке стал просто поразительным, настолько поразительным, что все, даже Эл и Гас, лишь удивленно мигали, качали головой и неслись вслед за волной. У Джона хватило здравого смысла пригласить на парад Эла с Гасом и «остальных четверых» - Уолли, Скотта, Дика и Гордо - с их семьями. Джон мог устраивать на этом параде все что угодно. И никто в НАСА или в правительстве США, включая самого президента Кеннеди, ничем не мог ему помешать. Так что всем нашлось место в этом шоу, всей команде.

Несмотря на волну приветствий и слез, уже начавшуюся в Вашингтоне, никто из них не знал, что их ждет в Нью-Йорке. Подобно большинству военных, включая и представителей

военно-морского флота, они не считали Нью-Йорк частью Соединенных Штатов. Он был чем-то вроде свободного порта, независимого города, международного протектората, как Данциг в Польском коридоре, Бейрут на перекрестке дорог Ближнего Востока, Триест, Цюрих, Макао или Гонконг. К каким бы идеалам ни стремились военные, Нью-Йорк в их число не входил. Это был иностранный город, населенный странной расой уродливых серых людей. И так далее, и тому подобное. То, что они увидели, привело их в замешательство. Толпы людей ждали их не только в аэропорту, в чем не было ничего удивительного - реклама сделала свое дело, - но также вдоль ведущего в город шоссе. Люди заполонили весь Квинз (или как там называется этот городишко). Они стояли на жутком холоде посреди самой унылой индустриальной местности, которую вы только могли увидеть, на фоне отвратительного пейзажа, возникшего, казалось, из другого столетия; они стояли вдоль шоссе, *на каждом шагу*… И кричали - кричали вслед проносящимся черным автомобилям.

Люди начинали кричать изо всех сил, как только замечали Джона, а может, и остальных парней. Их всех накрыла гигантская волна восторга. Волна была слишком огромной, чтобы делать какие-то различия. Когда они прибыли в Манхэттен и съехали с автомагистрали, то увидели, что вдоль перил моста, на высоте примерно двадцати-тридцати футов над дорогой, выстроились люди: они кричали, размахивали флажками и раскрывали свои души.

И это было только начало. Из нижней части Манхэттена процессия двинулась по Бродвею. Каждый астронавт следовал в отдельном лимузине. Конечно же, процессию возглавлял автомобиль Джона, на заднем сиденье которого сидел вице-президент Линдон Джонсон. Несмотря на чертовский холод, улицы были заполнены людьми. Похоже, их собралось несколько миллионов: они стояли на тротуарах и высовывались изо всех окон, особенно в нижней части Бродвея, где здания были старые и окна легко открывались. Они использовали в качестве конфетти любой кусочек бумаги, который попадал им в руки.

Порою кусочки бумаги пролетали прямо у вас перед лицом, и вы видели, что люди разрывали даже свои телефонные справочники: просто рвали страницы на кусочки и бросали их из окон, как знак почтения, как гирлянды, как розовые лепестки, и это было так трогательно! Этот пугающий серый город внезапно оказался трогательным, теплым. Вам так хотелось защитить эти бедные души, которые так любили вас! Вас захлестывали эмоции. Из-за шума вы не могли расслышать свой собственный голос, но на самом деле вам нечего было сказать. Вы могли лишь

подчиниться этим буйным волнам восторга. А на перекрестках стояли полицейские, крепкие парни в голубых шинелях, - они тоже кричали. Они стояли на каждом перекрестке и кричали; по их лицам катились слезы, они салютовали, складывали руки рупором и кричали восхитительные вещи Джону и остальным парням: «Мы тебя любим, Джонни» - и снова кричали, просто давая выход эмоциям. Нью-йоркские копы!

И что же так глубоко трогало их всех? Этот предмет вы не могли обсуждать, но семеро астронавтов знали, о чем идет речь, как и большинство их жен. Или же частично знали. Они знали, что речь идет об ауре, о сиянии *нужной вещи,* той самой жизненной силы, которая заставляла миллионы людей точно так же преклоняться перед Линдбергом тридцать пять лет назад, за исключением того, что на этот раз преклонение было подкреплено патриотизмом холодной войны - величайшей вспышкой патриотизма со времен Второй мировой. Они не знали о понятии или концепции поединка, но искренний патриотизм момента - даже в Нью-Йорке, этом Данцигском коридоре! - невозможно было не заметить. Мы оказываем вам почтение! Вы сражались против русских в небе! В этом было что-то необычайно чистое. Патриотизм! О, да! Это был он, в миллионах лиц, прямо у вас перед глазами. Почти все из семерых астронавтов в свое время встречались с членами семьи Кеннеди и знали, как на них реагировала толпа, но на этот раз все было по-другому. Семью Кеннеди окружала фанатичная истерия, люди пытались вырвать у них какую-нибудь вещь как сувенир, визжали и падали в обморок, словно Кеннеди были кинозвездами, которым посчастливилось оказаться у власти. Но по отношению к Джону Гленну и остальным парням люди вели себя совсем не так. Они помазывали их, словно елеем, первобытными слезами преклонения перед нужной вещью.

Семь праведных семей разместили в номерах «люкс» в «Уолдорф-Астории», одном из лучших отелей Америки. Номера «люкс» - две спальни и гостиная! Для младших офицеров это была просто сказка. Они все еще были воодушевлены тем, через что прошли, но боялись назвать это своим именем, опасались высказать то, что вертелось у них в голове. Они начали спрашивать себя: кем именно мы стали?

Генри Льюс устроил для них обед в «Тауэр Сьют», ресторане, расположенном на верхушке здания издательства «Тайм-Лайф». А после обеда, совершенно экспромтом, все они отправились посмотреть пьесу «Как преуспеть в бизнесе без всяких усилий», которая в то время была очень популярна. Джон, Энни, дети, другие парни со своими женами и детьми, телохранители,

несколько человек из НАСА, группа из «Тайм-Лайфа» в качестве свиты - и все это по вдохновению, в последнюю минуту. Начало пьесы задержали до их прибытия. Публика уступала им места, так что астронавты и их сопровождающие заняли лучшие места в театре, целый ряд. Когда Джон и остальные вошли в театр, все уже расселись, потому что начало пьесы задерживалось уже на добрых полчаса, и тут публика встала и приветствовала Джона, пока он не сел. Потом из-за кулис вышел член труппы, поприветствовал их, поздравил Джона, назвал парней великими людьми и высказал скромную надежду, что предлагаемое небольшое развлечение им понравится. «А теперь пьеса начинается!»

Огни погасли, занавес поднялся, и надо было быть полным дураком, чтобы не понять, что это было специально подготовленное событие. Прямо-таки королевское обращение, все честь по чести, а парни были членами королевской семьи. И не только это. В театре буквально за какой-то час переписали некоторые реплики, чтобы шутки имели отношение к космосу, полету Джона, отправлению человека на Луну и так далее. Когда они покидали театр, снаружи их ждали люди - сотни людей, на страшном холоде. Они стали вопить этими ужасными голосами изогнутых серых нью-йоркских улиц, но все, что они произносили, было наполнено теплотой и восхищением. Боже, если астронавтам принадлежал даже Нью-Йорк, даже этот свободный порт, этот Гонконг, этот Польский коридор - то что теперь в Америке им не принадлежало?

Каким бы странным это ни казалось, но все было… правильно. Так и должно быть! Непередаваемая словами аура нужной вещи опустилась на территорию, *где происходили события!* Возможно, именно ради этого существовал Нью-Йорк - чтобы чествовать тех, у кого она была, как бы она ни называлась, и все реагировали на нее, и все хотели быть рядом с ней, чувствовать ее тепло и жмуриться в ее свете.

Да, это была первобытная, исконная вещь! Только пилоты действительно обладали ею, но реагировал на нее весь мир.

Вскоре после этого Кеннеди пригласил семерых астронавтов в Белый дом на небольшую частную встречу. Там был отец президента, Джозеф Кеннеди. Старик перенес удар, и половина его тела была парализована; он сидел в инвалидном кресле. Президент пригласил семерых астронавтов на встречу со своим отцом, и первым он представил Джона. Джон Гленн - первый американец, пролетевший по земной орбите и бросивший вызов русским в небесах. Джо Кеннеди протянул здоровую руку и обменялся рукопожатием с Джоном. И внезапно заплакал. Но из-

за удара плакала только половина его лица. На другой половине не шевельнулся ни один мускул. Она была совершенно бесстрастна. А первая половина просто рыдала. Бровь старика выгнулась над глазом, как всегда при рыданиях, и слезы лились из щели, где сходились его бровь, глаз и нос. Одна из ноздрей дрожала, губы со здоровой стороны кривились, подбородок тоже дрожал, но все это только с одной стороны. Другая сторона смотрела на Джона, но как бы сквозь него, словно перед стариком стоял еще один полковник морской пехоты, которого карьера каким-то образом ненадолго привела в Белый дом.

Президент наклонился, положил руки на плечи старика и сказал:

– Ну-ну, папа, все в порядке, все хорошо.

Но Джо Кеннеди продолжал плакать и когда они выходили из комнаты.

Вероятно, если бы старик не перенес удар, то он бы не заплакал. До удара это был грубый и резкий человек, настоящий медведь. Но все-таки эмоции оставались эмоциями, и вполне возможно, что удар тут был ни при чем. Именно так в то время действовал на американцев вид Джона Гленна. Он заставлял их плакать. И эти слезы текли рекой по всей Америке. Совершенно невероятно, как простой смертный мог вызвать такие слезы на глазах людей.

далее
в начало
назад

Неточный перевод. Орбита стабильна на 7 витков! Изначально планировалось три - Хл

13. ОПЕРАТИВНОЕ

4 июля - не лучший день для знакомства с городом Хьюстоном, штат Техас, хотя трудно было выбрать что-то более подходящее. Восемь месяцев в году Хьюстон представлял собою невероятно жаркую и зловонную выгребную яму, посреди которой находилась кучка мягкого асфальта под названием Нижний город. С ноября начинали дуть сильнейшие ветры из Канады, и влажное оцепенение на два месяца сменялось влажным холодом. В оставшиеся два месяца погода стояла умеренная, но все равно это нельзя было назвать весной. Облака смыкались над городом, словно крышка, а нефтеочистительные заводы возле Галвестонского залива насыщали воздух, ноздри, легкие, сердце и душу запахом нефтяного ужаса. Повсюду были заливы, каналы, озера, лагуны, заболоченные рукава - и все настолько жирные и ядовитые, что если бы вы, катаясь на лодке, сунули в воду руку, то могли бы остаться без пальца. Рыбаки обычно говорили отдыхающим: не курите, иначе подожжете залив. Здесь водились все известные в Северной Америке ядовитые змеи: гремучие, мокасиновые, хлопковые, коралловые.

Не существовало подходящего времени года для поездки в Хьюстон, а 4 июля был худшим днем для этого. Но именно 4 июля 1962 года семеро астронавтов отправились в Хьюстон. Для содействия лунной программе Кеннеди под руководством НАСА строился Центр пилотируемых космических полетов на тысяче акров пастбища к югу от Хьюстона, возле Чистого озера, которое на самом деле было не озером, а небольшой бухточкой, и настолько же чистым, как зрачки отравленного окуня. Астронавты, Гилрут и большинство персонала Лэнгли и Мыса должны были переехать в Хьюстон, хотя пусковым центром по-прежнему оставался Мыс. Скромные размеры Лэнгли и Мыса как нельзя лучше подходили для стадии «полный вперед!», которую проект «Меркурий» уже прошел. Все знали, что Хьюстон крупнее, но об остальном даже не догадывались.

Они вышли из самолета в аэропорту Хьюстона и окунулись в расплавленный воздух. Температура была под сорок градусов. Не то чтобы это имело значение - парней заверили, что их въезд в Хьюстон пройдет легко и небрежно, в техасском стиле. Будет небольшая энергичная кавалькада по Нижнему городу, просто чтобы на них посмотрели добрые люди… а затем состоится вечеринка с коктейлями, на которую придут несколько важных местных фигур. Во время вечеринки парни смогут расслабиться и пропустить пару стаканчиков.

В аэропорту их ждала шеренга лимузинов - по одному для каждого астронавта и его семьи; на бортах автомобилей были прикреплены крупные полосы бумаги с написанными на них фамилиями. Вскоре кортеж двинулся в путь - ехали все, за исключением жены Ширры, которая находилась в Лэнгли, поправляясь после какой-то незначительной операции. Довольно быстро, на хорошей скорости они проследовали по улицам Хьюстона, и это было в общем-то безболезненно. Но затем все семь автомобилей поехали вниз по склону, в глубь арены, известной как Хьюстонский Колизей.

Холод начал пробирать их до костей. Они поеживались и трясли головами. Вскоре они оказались внутри какой-то огромной подземной парковки. Воздух тут кондиционировался по-хьюстонски, то есть вас продувало насквозь. Здесь, вместе с оркестрантами в униформе, собралась целая армия промерзших людей. Они стояли, словно ледяные скульптуры. В лимузинах сидели политики - им было слишком холодно, чтобы открывать рты; а еще - полицейские, пожарники, солдаты Национальной гвардии и снова музыканты. Потом процессия развернулась и выехала наверх, в слепящее солнце и сорокаградусную жару; асфальт вздымался волнами и плавился. Парни оказались во главе торжественного проезда. Впрочем, не совсем так. В первом лимузине ехал техасский конгрессмен, румяный парень Альберт П. Томас, влиятельный член Финансового комитета Палаты представителей. Он размахивал огромной шляпой, словно говоря: смотрите, кого я вам привез!

Тут до парней и их жен начало доходить, что эти люди, бизнесмены и политики, рассматривают открытие Центра пилотируемых космических полетов и приезд астронавтов как важнейшее событие в истории Хьюстона. «Нейман-Маркус» и другие фешенебельные универмаги, крупные банки, музеи и другие учреждения, все лучшее, вся культура - все это находилось в Далласе. По хьюстонским меркам Даллас был настоящим Парижем - разве что часы там устанавливались по Центральному стандарту, - а в самом Хьюстоне не было ничего, кроме нефти и прожженных дельцов. Космическая программа и приезд семерых астронавтов должны были сделать этот скороспелый городок респектабельным, законной частью души Америки. Поэтому большой парад возглавлял депутат Альберт Томас, который размахивал своей десятигаллоновой шляпой, сигнализируя о начале спасения Хьюстона.

Астронавты и их жены думали, что уже повидали все возможные виды парадов, но этот был *sui generis.* На улицах выстроились тысячи людей. Но они не издавали ни звука. Они

стояли в четыре-пять рядов, потели и таращились. Пот тек с них рекой. Они просто таращились и потели. Семеро парней, каждый в именном лимузине, стояли, улыбались и махали руками, их жены улыбались и махали, дети улыбались и смотрели вокруг - каждый делал свое обычное дело, - а толпы людей просто таращились на них. Они даже не улыбались. Они смотрели на астронавтов с угрюмым любопытством, словно видели военнопленных или пришельцев с Альфы Центавра и не были уверены, смогут ли те понять местное наречие. Время от времени какой-нибудь древний старик размахивал руками и кричал что-что сердечное и подбадривающее, но остальные просто торчали под солнцем, как пугала. Стоять в полдень в асфальтовом месиве Нижнего города и смотреть на парад… Нет, эти люди были не в своем уме! Но процессия постепенно проходила через эти волны оцепенелости и апатии.

Примерно через час парни и их семьи к своему ужасу поняли, что процессия возвращается в ту самую дыру в земле под Колизеем. Кондиционированный воздух обрушился на них стеной. Все опять промерзли до костей, зуб не попадал на зуб. Оказалось, что именно здесь, в Хьюстонском Колизее, должна состояться небольшая вечеринка с коктейлями. Они поднялись на первый этаж Колизея, напоминавший формой огромную чашу. Здесь собрались тысячи людей, а все пространство было наполнено каким-то странным запахом и шумом голосов. Пяти тысячам чрезвычайно громкоголосых людей не терпелось наброситься на жареную говядину и щедро залить ее виски. В воздухе стоял запах горящего мяса. Здесь было устроено около десяти углублений для барбекю и жарилось тридцать говяжьих туш. Пять тысяч бизнесменов, политиков и их лучших половин, освеженные сорокаградусной июльской жарой, сгорали от нетерпения. Это было техасское барбекю в хьюстонском стиле.

Сначала семерых храбрых парней, их жен и детей вывели на сцену в конце арены, и состоялась небольшая приветственная церемония, во время которой астронавтов по очереди представили публике, а затем многочисленные политики и бизнесмены выступали с речами. И все это время огромные говяжьи туши шипели на огне и дым смешивался с ледяными струями кондиционированного воздуха. Только сильный холод удерживал вас от рвоты: нервные окончания солнечного сплетения замерзали напрочь. Жены пытались быть вежливыми, но это им не удавалось. Дети ерзали на сцене и просились в туалет, где не были уже несколько часов. Жены вставали и шепотом спрашивали у местных жителей, где тут уборные.

К несчастью, теперь наступала та часть, когда они должны

были расслабиться, поесть говядины и фасоли с подливкой, выпить немного виски, обменяться рукопожатиями с добрыми людьми и почувствовать себя как дома. Их снова вывели на первый этаж арены, освободили пространство, поставили для них складные кресла и бумажные тарелки с огромными кусками жареного техасского бычка, а затем окружили их еще целым частоколом таких же складных кресел. Вокруг этого частокола выставили кольцо из техасских рейнджеров лицом к толпе. Толпа, несколько сот человек, выстроилась рядами возле барбекю, накладывая огромные жирные куски говядины на бумажные тарелки… и попивая виски. Затем публика заняла места на трибуне и смотрела оттуда вниз, на первый этаж. Это и было главное событие, торжественный прием: пять тысяч человек, все как один - особо важные персоны, сидели на трибунах Хьюстонского Колизея посреди дыма от жарящегося мяса и наблюдали за тем, как астронавты *едят.*

Нескольким особо важным персонам, правда, разрешили пройти через кольцо рейнджеров и лично поприветствовать парней и их жен, которые в это время боролись с огромными порциями бурого мяса. Какой-нибудь Херб Снаут из Кар-Кастла подходил и говорил:

– Привет! Херб Снаут! Кар-Кастл! Мы чертовски рады видеть вас, просто чертовски рады!

Затем он поворачивался к одной из жен, чьи руки были целиком заняты говядиной, так что она даже не могла пошевельнуться, наклонялся и расплывался в широчайшей сладкой улыбке, демонстрируя свое почтение к леди, и говорил - настолько громко, что бедная перепуганная женщина роняла дымящееся мясо прямо на колени:

– Привет, маленькая леди! Вас мы тоже *чертовски* рады видеть!

А затем он подмигивал так, что его глаз чуть не вылезал из орбиты, и говорил:

– Мы слышали много хорошего о вас, девочки, *много* хорошего, - и яростно подмигивал.

Спустя некоторое время такие вот Хербы Снауты заполонили все свободное пространство, и повсюду огромные куски мяса падали на колени, а лужи виски проливались на пол. А пять тысяч зрителей наблюдали, как астронавты работают челюстями. Дым и шум голосов наполняли воздух, а дети, которым хотелось в туалет, громко кричали. А потом, когда безумие, казалось, достигло полного предела, заиграл оркестр, огни погасли, луч света упал на сцену, и шоу началось. Из динамика раздался громкий приветливый голос:

– Леди и джентльмены… в честь наших особых гостей и замечательных новых соседей мы рады представить… мисс Салли Рэнд!

Оркестр заиграл «Сахарный блюз», а луч света упал на древнюю старуху с желтыми волосами и белой маской лица. Ее кожа напоминала мякоть дыни зимой… В руках у нее были огромные, украшенные перьями вееры… И она начала свое знаменитое стриптиз-шоу… Салли Рэнд! Она была немолодой и известной стриптизершей еще во времена великой депрессии, когда семеро храбрых парней ходили в школу. Оркестр завывал трубами, а Салли подмигивала, носилась по сцене и трясла перед героями поединка своими древними ляжками. Это было выше секса, выше шоу-бизнеса, грехов и умерщвления плоти. Это было два часа пополудни 4 июля. Говядина дымилась, виски кричало: *чертовски рады вас видеть!.,* а Хьюстонская Венера покачивала своим веером, благословляя все происходящее.

Еще три года назад Рене пребывала в том упрямом настроении офицерской жены, когда вы с удовольствием тратили три дня на шлифовку куска саманного дерева, стирая ладони в кровь, чтобы сэкономить баснословную сумму в девяносто пять долларов. Когда в 1959 году Скотт звонил ей с тестов из Вашингтона, Альбукерке или Дайтона и наговаривал на пятьдесят долларов, это казалось концом света. Пятьдесят долларов! Это были деньги на еду на *месяц!* Так было три года назад. А теперь она сидела в гостиной собственного дома - выстроенного по заказу, а не стандартного, - на берегу озера, под дубом и соснами. Как-то на выходных они с Энни Гленн прилетели из Вашингтона в Хьюстон, чтобы выбрать себе жилье, и вышло так, что они нашли лучшее место поблизости от Космического центра - в новостройке под названием «Лесное убежище». Тут же поселились семьи Гриссома и Ширры. С восхитительной предусмотрительностью - как потом выяснилось - они выстроили свои дома так, чтобы из окон видны были только вода и деревья, а стены, выходящие на улицу, практически не имели окон. Только они начали привозить мебель, как стали прибывать туристические автобусы и отдельные туристы на автомобилях. Удивительные люди! Подъезжал автобус, и экскурсовод объявлял в микрофон:

– Вот дом Скотта Карпентера, второго астронавта «Меркурия», совершившего орбитальный полет.

Иногда люди выходили из автобуса, собирали пучки травы с лужайки и возвращались. Они верили в волшебство. Порою туристы долго смотрели на дом, словно чего-то ожидая, а потом подходили к двери, звонили и говорили:

– Нам очень не хотелось тревожить вас, но не могли бы вы

попросить выйти кого-нибудь из ваших детей: мы хотим сфотографироваться с ним.

И все же туристы не походили на фанатов кинозвезд. Не было никакого исступления. Они думали, что действительно проявят деликатность, если попросят выйти сфотографироваться не вас самих, а ваших детей. У них еще сохранялось ощущение неприкосновенности домашней святыни.

Это был первый дом, который построили Рене и Скотт, первый дом, действительно принадлежащий им. Все в порядке - они перевернули очередную страницу своей жизни. События теперь развивались очень быстро. Внезапно выяснилось, что им собираются *подарить* полностью меблированный дом. Лучший из домов,, который можно было купить в 1962 году по оптовой цене - за шестьдесят тысяч долларов. Через месяц после полета Джона Гленна Фрэнк Шарп из Хьюстона сделал Лео де Орси, как советнику парней по деловым вопросам, следующее предложение. Чтобы показать свою гордость астронавтами и новым Центром пилотируемых космических полетов, строители, подрядчики, торговцы мебелью и прочие, кто занимается строительством пригородных домов, подарят каждому из семерых храбрых парней по дому из тех, что были построены в 1962 году для парада домов в Шарпстауне. Шарпстаун был пригородным жилым районом, импресарио которого являлся сам Фрэнк Шарп. Парад домов представлял собою ряд типовых домов, которые поставщики, решившие открыть дело в Шарпстауне, могли использовать для рекламы своей продукции. Шарп собирался выделить землю - участок стоимостью десять тысяч долларов - для каждого из астронавтов; подрядчики подарят дома, а мебельные и универсальные магазины полностью их обставят. Семеро парней со своими семьями будут жить на Рябиновой аллее, между Ричмонд-роуд и Беллейр-бульваром, в домах за шестьдесят тысяч долларов. Так как в тот момент Шарпстаун представлял собой лишь тысячи акров продуваемых насквозь пустырей, Аллея астронавтов стала бы неплохим началом для заполнения пустых пространств. Шарп был техасцем до мозга костей. Он всего в жизни добился сам и превратился к тому времени во влиятельного горожанина, близкого к мэру, сенатору Альберту Томасу, губернатору Джону Коннелли и вице-президенту Линдону Джонсону. Он постоянно вручал призы на ежегодных соревнованиях по гольфу и других подобных мероприятиях. Он действительно был серьезным человеком, по крайней мере по меркам Хьюстона, так что де Орси переговорил с парнями, и они сочли сделку неплохой. Она не имела никакого отношения к космической программе и ни к чему их не обязывала. Это была

очередная необременительная *привилегия,* простая и естественная. Никто из астронавтов на самом деле не собирался жить в Шарпстауне, расположенном слишком далеко от НАСА. Поэтому они решили принять подарок, пожать всем руки, а потом… *продать* дома. Джон Гленн не имел ничего против такого рода привилегий, как и все остальные. Это были обычные дополнительные доходы военного офицера. А Джон служил в морской пехоте уже почти двадцать лет и прошел через слишком много унизительных финансовых затруднений, чтобы задирать нос, когда дело касалось дополнительных доходов и заслуженных привилегий. Поэтому даже Гленн со всем его искренним чувством морали не мог понять причины начавшегося фурора. Гилрут, Уэбб и прочее начальство из НАСА устроили настоящее короткое замыкание по поводу домов астронавтов. И это было только начало. Вскоре под вопросом оказался договор с журналом «Лайф». Говорили, что сам президент решил положить конец всякой коммерческой эксплуатации статуса астронавта. Пресса с самого начала обижалась на «Лайф», доказывая, что подобные сделки бросают тень на патриотическое дело астронавтов. А Шарпстаун лишний раз свидетельствовал, куда может завести такая эксплуатация…

Шарпстаун одно дело… но угроза договору с «Лайфом» - совсем другое, и очень серьезное! Это было *немыслимо.* Семеро пилотов, окунувшиеся в военную традицию почетных привилегий, начали смотреть на сделку с «Лайфом» как на военную пенсию, которую получали после двадцати лет службы. Это было непреложное условие службы. Часть военной лямки. Пункт устава. Все пробелы в аргументации тут же вулканизировались жаром эмоций. Не было времени просто сидеть и ждать, когда на доске объявлений вывесят приказы. До полета Скотта оставалось всего три недели, тренировки были в самом разгаре, но большинство остальных астронавтов 3 мая отправились на ранчо Линдона Джонсона в Техасе, чтобы попытаться исправить ситуацию. Уэбб тоже был там. Они устроили что-то вроде тайного совещания. Джонсон дал им несколько отеческих советов по поводу частной жизни и ответственности перед обществом; при этом он размахивал своими огромными руками, словно катал воображаемые снежные шары. Ему все это доставляет такую же боль, как и им, и все в таком духе. Самым неприятным было то, что и Джонсон, и Уэбб ничуть бы не расстроились, если бы договор с «Лайфом» расторгли немедленно. Они оба не могли забыть инцидент в доме Гленнов в январе. Вот если бы речь шла не о Гленне…

К счастью, Джона это сильно не задело. Теперь, через три

месяца после своего полета, он получил статус, полностью оценить который мог только студент-богослов. Джон был торжествующим воином, победившим в поединке. Он рисковал своей жизнью, чтобы бросить вызов могущественному советскому «Интегралу» в тверди небесной. Его опыт и храбрость нейтрализовали преимущество врага, и слезы радости, благодарности и благоговения все еще текли. В Библии, в первой Книге Самуила, в восемнадцатой главе, написано, что после того, как Давид убил Голиафа и филистимляне в ужасе бежали, а израильтяне одержали великую победу, царь Саул взял Давида во дворец и усыновил его. Там написано также, что всюду, где появлялись Саул и Давид, люди высыпали на улицы, а женщины пели о тысячах врагов, убитых Саулом, и о десятках тысячах, убитых Давидом. «И Саул сильно разгневался, и это ему не нравилось; и он сказал: «Они приписывают Давиду десятки тысяч, а мне они приписывают *лишь* тысячи, и *что* у нас есть большего, нежели царство?» И Саул с той поры стал присматривать за Давидом». А президент Кеннеди присматривал за Джоном Гленном. Президент начал выделять Гленна и вводить его в орбиту семьи Кеннеди. Джон был именно тем человеком, которого президент хотел заполучить в свой лагерь. Да и вице-президент тоже. Джонсон изо всех сил старался быть приветливым с Джоном и Энни, и им искренне начал нравиться этот человек. Они даже решили пригласить Джонсона и его жену, леди Бирд, к себе в Арлингтон, на обед в часть сорокалетия Джона. И Джонсоны приняли предложение. Рене и Скотт тоже были приглашены.

– А что ты собираешься подавать? - спросила Рене у Энни.

– Ветчинный рулет, - сказала Энни.

– *Ветчинный рулет?!*

– А почему бы и нет? Он всем нравится. Вот посмотрите, ваша леди Бирд еще попросит рецепт.

Джонсоны гостили у них почти до полуночи. Линдон снял пиджак и закатал рукава, как в старые добрые времена. Когда они уходили, Рене услышала, как леди Бирд просит у Энни рецепт ее ветчинного рулета.

Однажды, когда Джон находился на борту президентской яхты «Хони Фитц» в Атлантическом океане, снова встал вопрос о контракте с журналом «Лайф». Президент спросил мнение Джона об одном часто приводимом аргументе против соглашения с «Лайфом», а именно том, что солдат в бою, например морской пехотинец, в такой же степени рискует жизнью, как и любой астронавт, но не ожидает при этом компенсации от издательства «Тайм». Да, это так, сказал Джон, но представьте себе, что личная

жизнь этого солдата или морского пехотинца, его прошлое, дом, образ жизни, его жена, дети, его мысли, надежды, мечты становятся настолько интересными для прессы, что журналисты устраивают лагерь у его двери, а он живет словно под увеличительным стеклом. Поэтому он имеет полное право получить компенсацию. Президент кивнул с проницательным видом, и контракт с «Лайфом» был спасен - прямо там, на «Хони Фитц».

Что ж, благодаря договору с «Лайфом» Скотт и Рене могли теперь получать ипотечные деньги и выстроить себе новый дом в прекрасном районе вроде «Лесного убежища». А также благодаря страстному желанию строителей поселить астронавтов в своих новых домах. Это было их лучшее предприятие. Парни получили землю и дома почти бесплатно, кроме того, четырехпроцентную ипотеку. Для астронавтов вроде Джона или Скотта, который теперь отправлялся в полет, нельзя было сделать большего.

Подрядчики, строители и общественность восхищались Скоттом и его полетом… но внутри НАСА что-то происходило. Скотт и Рене чувствовали это, хотя никто ничего не говорил в открытую. Скотт получил все свои медали, парады, поездку в Белый дом, но что-то было не так, и даже другие жены не могли объяснить Рене, в чем дело.

Скотт полетел 24 мая, через три месяца после Джона. На этот полет был назначен Дик Слейтон, но затем от НАСА последовало сообщение, что у Дика возникла медицинская проблема: идиопатическое мерцание предсердий. Это было такое состояние, при котором электрокардиограмма изредка сбивалась с фазы, вызывая неровный пульс и незначительное снижение работоспособности сердца. А слово «идиопатическое» означало, что причины расстройства неизвестны. Расстройство было выявлено при занятиях на центрифуге в августе 1959 года. Слейтона обследовали в Военно-морском госпитале в Филадельфии и в Школе авиационной медицины в Сан-Антонио, где вынесли вердикт (по крайней мере, так говорил сам Дик): расстройство является незначительным, недостаточно серьезным для того, чтобы помешать работе астронавта. Но на самом деле один из врачей в Сан-Антонио, хорошо известный кардиолог, написал Уэббу письмо, в котором рекомендовал снять Слейтона с полета, ибо мерцание предсердий, будь оно идиопатическое или нет, в некоторой степени снизит работоспособность сердца.

Уэбб просто положил письмо в картотеку. Полет Слейтона был назначен на ноябрь 1961 года. В начале января Уэбб приказал полностью исследовать состояние сердца Дика. Он аргументировал это тем, что Слейтона выдвинули военно-

воздушные силы, и их же кардиолог рекомендовал не использовать его для полетов. Следовательно, все нужно было пересмотреть. Случай Слейтона теперь изучали две комиссии: одна состояла из высокопоставленных врачей НАСА, а другая - из восьми врачей, назначенных главным хирургом военно-воздушных сил. И обе они признали Слейтона годным для полета. Тем не менее Уэбб передал дело на рассмотрение трем вашингтонским кардиологам, включая Юджина Браунвальда из Национального института здоровья, как своего рода высшей инстанции. Он также запросил мнение Пола Дадли Уайта, который получил известность как личный кардиолог Эйзенхауэра. Почему это произошло спустя целых три месяца после назначения Дика, никто понять не мог. Все четверо врачей пришли к тому же заключению, что и обе комиссии. Да, речь идет о пилоте с незначительным дефектом сердца. Он, очевидно, мог без всяких проблем совершить космический полет, как и любой другой. Тем не менее вся администрация НАСА словно бы сговорилась вставлять Слейтону палки в колеса, а бумаг при этом накопилось видимо-невидимо. Если уж в проекте «Меркурий» предостаточно астронавтов с совершенно здоровой сердечно-сосудистой системой, то почему бы не назначить на полет кого-нибудь из них и не покончить с этим? Такова была позиция Уэбба. Во время ссоры с Гленном он выступил против *астровласти* и проиграл. Теперь наступил его черед: Слейтона сняли с полета.

Викторианское Животное было крайне смущено. Оно покорно выискивало интересные истории о Слейтоне. И как только в НАСА могли решить, что он не годен для полета из-за больного сердца? Для этого события просто не находилось… нужных эмоций.

Согласно официальному заявлению НАСА, Слейтон был «сильно разочарован» решением. Сказано слишком деликатно: Слейтон был попросту в ярости. Но он пытался сдерживать себя, делая официальные заявления, потому что не хотел лишиться шансов на пересмотр дела. Он был убежден, что со временем здравый смысл победит. В частных беседах он говорил, что Пол Дадли Уайт принял *оперативное* решение. Он утверждал, что Уайт и другие врачи сначала выдали медицинское заключение, признав его годным к полету, а затем - оперативное решение: даже если так, то почему бы не выбрать кого-нибудь другого? У них было право на медицинское заключение. Но они приняли *оперативное* решение! Слово «оперативное» было для Слейтона священным. Он был Королем Оперативного. *Оперативное* относилось к действию, к реальному делу, к полетам, к нужной вещи. А *медицинское* - к одной из многочисленных

разновидностей побочного. Вы ведь не обращались к врачам, чтобы принять оперативное решение. В «Лайфе» прекрасно знали, насколько рассержен Слейтон, да и другие журналисты догадывались об этом. Но Вежливое Животное не могло найти для всего происходящего… уместного тона. Поэтому оно согласилось с версией НАСА: «сильно разочарован». И немногие журналисты понимали, что это было выше гнева. Дик Слейтон был сокрушен. Он не просто потерял очередь на полет - он потерял все. В НАСА только что заявили, что у него больше нет… нужной вещи. Словно бы она трещала по всем швам - и вот треснула. Идиопатическое мерцание предсердий - при чем тут это? *По всем швам!* Вся его карьера, восхождение из мрачной суровой тундры штата Висконсин были основаны на его неоспоримом обладании этой нужной вещью. Это была самая важная вещь, которая имелась у него в этой Котловине смертельной ошибки, и этого было достаточно. А теперь она просто *треснула!* Он чувствовал себя униженным. Теперь этой вещью ему будут тыкать в лицо все кому не лень. Теперь он не сможет вернуться в Эдвардс, даже если захочет. В военно-воздушных силах не станут использовать брак НАСА для серьезной летной работы. Летные испытания? Черт побери, он ведь больше не летал самостоятельно. Это правда. Он мог подняться в воздух лишь на заднем сиденье двухместного самолета, а пилотом был кто-нибудь другой, у кого нужная вещь еще не испарилась через порванные швы. Возможно, в авиации его тоже отстранят от полетов, несмотря на то что, по заключению главного хирурга, он - «полностью квалифицирован как летчик военно-воздушных сил и как астронавт». Ведь была задета честь авиации. Сам начальник по кадрам военно-воздушных сил, генерал Лемей, удивлялся: если Слейтон признан негодным к полетам для НАСА, то как он может летать для авиации? И все это говорилось о *нем,* Дике Слейтоне, который больше всех старался, чтобы к *астронавту* относились как к *пилоту* -хотя бы как к продолжению самолетных рычагов управления в капсуле или, черт его побери, *космическом корабле.*

Еще обиднее было то, что его место занял Скотт Карпентер. Карпентер был из них наименее опытным пилотом, и все же именно он заменил его, Дика Слейтона, который выступал перед Обществом летчиков-испытателей и настаивал на том, что лишь опытный тест-пилот может справиться с этой работой. Уолли Ширру, действительно опытного летчика, готовили на роль дублера Дика. Почему он отказался в пользу Карпентера? Гленн и Карпентер совершили два первых орбитальных полета… а Дик Слейтон *остался позади,* чтобы летать на заднем сиденье.

Мнение Гилрута, поддержанное Уолтом Уильямсом, состояло в том, что Карпентер как дублер Гленна получил гораздо более серьезную подготовку, чем мог пройти Ширра за оставшиеся до полета десять недель. Правда, Скотт не пришел в восторг от столь внезапного предложения. Он тренировался шесть месяцев вместе с Джоном, но второй орбитальный полет - это дело серьезное. Теперь пришел черед ученых НАСА. Астронавт должен был раскрыть снаружи капсулы разноцветный аэростат, чтобы оценить восприятие света в космосе и величину силы тяги, если она вообще есть, в предполагаемом вакууме. Ему поручали проследить, что происходит с водой в стеклянной бутылке в состоянии невесомости и изменится ли поведение капилляров. Для этого эксперимента предполагалась небольшая стеклянная сфера. Еще астронавту нужен так называемый денситометр - для измерения плотности светового потока с Земли. Астронавта должны были обучить пользоваться ручной камерой, чтобы делать метеорологические снимки и кадры линии горизонта, атмосферного пояса над горизонтом и разных материков, особенно Северной Америки и Африки. И они нашли подходящего человека. Скотта заинтересовали эксперименты. Но добавление всех этих вещей в карту контрольных проверок, которая и так уже была перегружена внесенными в последние минуты изменениями оперативного порядка, подвергало его сильному напряжению. Чтобы делать все эти фотоснимки, использовать камеру, денситометр и прочие приборы, ему требовалась совершенно новая система ручного контроля. Эта система создавала один фунт осевой нагрузки, если вы слегка толкали ручной регулятор, и еще двадцать пять фунтов, если вы толкали его под небольшим углом. То есть «или-или»: капсулу нельзя было разворачивать постепенно, как самолет или автомобиль.

Полет состоялся по графику, 24 мая. Первые две орбиты Скотт просто отдыхал. Он был более расслаблен и пребывал в гораздо лучшем настроении, чем любой из трех его предшественников. Он просто получал удовольствие. Его пульс до взлета, во время взлета и на орбите был даже ниже, чем у Гленна. Он больше разговаривал, больше ел, пил больше воды и проделывал с капсулой гораздо больше операций, чем любой из них. Ему откровенно нравились все эксперименты. Он раскачивал капсулу в разные стороны, делал множество фотографий, вел подробные наблюдения за восходами солнца и горизонтом, выпускал аэростаты, наблюдал за стеклянными бутылками, считывал показания денситометра и вообще чудно проводил время. Единственная проблема заключалась в том, что новая

система контроля потребляла ужасно много топлива. Вы намеревались накренить капсулу или пустить ее в рыскание совсем чуть-чуть - и тут же пересекали невидимую черту, и из баков вырывался еще один огромный гейзер перекиси водорода.

Во время второго орбитального круга несколько диспетчеров предупредили Скотта, чтобы он начал экономить топливо, иначе его будет недостаточно для спуска в атмосферу, но только на третьей, последней, орбите он понял, насколько снизился уровень топлива. Большую часть последней орбиты он просто позволял капсуле дрейфовать и поворачиваться в любом направлении, чтобы не приходилось пользоваться ни автоматическими, ни ручными двигателями. С этим вообще не возникало проблем. Даже когда вы были повернуты головой вниз, к Земле, не создавалось никакого ощущения дезориентации, чувства верха или низа. Плавание в состоянии невесомости понравилось Скотту гораздо сильнее, чем подводное, которое он так любил.

Он постоянно думал о низком уровне топлива, но все же не мог сопротивляться возможности поэкспериментировать. Он потянулся за денситометром, задел рукой за люк капсулы, и за окном появилось облако «светлячков», которых видел Джон Гленн. Скотт пустил капсулу в рыскание, чтобы разглядеть их. Ему они скорее напоминали снежинки. Он ударил по люку, и появилось еще одно облако частиц. Скотт покачнул капсулу, чтобы посмотреть на них, и потратил при этом еще часть топлива. Чем бы ни были эти «светлячки», они имели отношение к корпусу капсулы и вовсе не представляли собою какую-нибудь микрогалактику. Они пробуждали любопытство, и Скотт принялся раскачивать и вертеть капсулу, чтобы разгадать эту тайну. И тут внезапно наступило время подготовки к вхождению в атмосферу, а Скотт уже не успевал выполнить соответствующие операции, предписанные картой контрольных проверок. Кроме того, ситуация с топливом стала вызывать некоторое беспокойство. А в довершение ко всему автоматическая система контроля больше не могла удерживать капсулу под нужным углом. И Скотт переключился на электродистанционное управление… но при этом забыл отключить ручную систему. Десять минут топливо расходовалось обеими системами. Скотт собрался включить тормозные двигатели вручную, и в это время Алан Шепард, диспетчер в Аргуэлло, штат Калифорния, начал обратный отсчет. Когда Шепард произнес «пуск», угол наклона капсулы составлял примерно девять градусов, и было уже слишком поздно менять его. Практически не оставалось топлива для того, чтобы контролировать колебания капсулы при вхождении в атмосферу. Когда Скотт вошел в густые слои

атмосферы и потерялась радиосвязь, Крис Крафт и другие инженеры стали готовиться к худшему. Связи уже давно пора было восстановиться, но ее не было. Похоже, Карпентер потратил все топливо на свои забавы и сгорел. Инженеры переглядывались и уже думали о будущем: из-за этой катастрофы программу заморозят на год, если не больше.

Рене следила за вхождением Скотта в атмосферу по телевизору, сидя в арендованном доме в Какао-Бич. Уже два дня она играла в прятки и совсем обезумела. Все эти засады на мостах и сумасшедшие вертолеты… Рене решила, что раз уж в «Лайфе» отчеты смелых жен, храбро переносивших испытания своих мужей, писались от первого лица, то ей следует действительно написать свои воспоминания лично. Лоудон Уэйнрайт, конечно, все отредактирует и перепишет корявые места, но вещь целиком должна написать она сама. Рене не собиралась сидеть в заточении в своем доме в Лэнгли, подвергаясь осаде телевизионщиков и всему этому безумию. Она знала, что необходимость разыгрывать трепещущую пташку перед прессой и людьми вроде Линдона Джонсона доставила Энни Гленн гораздо больше беспокойства, чем страх за Джона. Было бы недостойно оказаться в таком положении. Несмотря на обрушившееся на вас внимание, вас все же рассматривали не как личность, а как обеспокоенную верную самку находившегося на верхушке ракеты самца. Через некоторое время Рене уже не знала, в чем дело: в ее скромных литературных амбициях или в ее возмущении отведенной ей ролью жены астронавта. «Лайф» арендовал для нее «безопасный» дом в Какао-Бич и поступил правильно. Они арендовали еще и запасной дом, на случай, если присутствие Рене в первом доме будет обнаружено. Рене позвонила Шорти Пауэрсу, официальному представителю НАСА в прессе по делам астронавтов, и сообщила ему, что отправляется на Мыс следить за взлетом, но хочет уединения и никому не скажет, где будет находиться, включая и его самого. Пауэрс не пришел в восторг. Контракт астронавтов с «Лайфом» и так уже достаточно осложнил его работу: весь «личный» материал о парнях и их семьях полностью отошел к «Лайфу». И все же во время полета подавляющее большинство репортеров, с которыми имел дело Пауэрс, действительно интересовало лишь два вопроса: 1) что сейчас делает астронавт, как он себя чувствует, не страшно ли ему? и 2) что сейчас делает его жена, как она себя чувствует, не умирает ли она от беспокойства? Одной из главных обязанностей Пауэрса было сотрудничество с телекомпаниями: он должен был сообщать, где находится во время полета *жена,* чтобы они успели организовать свой пост у дома обреченной. А сейчас он мог сказать лишь, что

жена должна находиться где-то на Мысе. Телевизионщики оценили ситуацию как оскорбление и вызов. До того как Рене отправилась на Мыс, ей позвонил корреспондент одной из компаний и сказал, что они *собираются выяснить,* где она остановится… Если надо, они пойдут на любые усилия, но можно сделать все легче. Лучше ей самой рассказать им. Это напоминало эпизод из гангстерского фильма. И действительно, когда она прибыла на Мыс, тележурналисты стояли на каждом мосту и на каждой ведущей в Какао-Бич дороге. Рене знала, что они будут высматривать автомобиль с женщиной и четырьмя детьми. Поэтому она положила детей на пол, и они благополучно проскочили все засады. Но телевизионщики не сдавались. В конце концов, как они смогут устроить лагерь перед ее домом и снимать затянутые шторы, если они даже не знают, где она находится? Они наняли вертолеты и начали прочесывать Какао-Бич, высматривая на пляже группы из четверых маленьких детей. Найдя их, они пикировали прямо на детей, повергая их в ужас. Люди кидались в укрытие, бросая свои пледы, телескопы, фотоаппараты и треноги и пытаясь спасти детей от бешеных вертолетов. Со стороны журналистов это было чистое безумие, но не знать, где находится *жена,* это было то же самое, что не знать, где находится ракета. Наконец Рене догадалась отправлять детей на пляж по двое, чтобы уберечься от сумасшедших на вертолетах.

Приближалось время взлета, и Рене с детьми наблюдали за обратным отсчетом по телевизору, сидя в безопасном доме в компании Уэйнрайта и фотографа из «Лайфа». Потом дети выбежали и стали наблюдать за медленным подъемом ракеты через телескоп, установленный на крыше гаража. Дети, похоже, не понимали как следует, что происходит. Полет - это то, что *делал* их отец. Они были в прекрасном настроении… А теперь они следили за вхождением в атмосферу - тоже по телевизору. Был включен канал Си-Би-Эс. На экране появился Уолтер Кронкайт - Рене его знала. Кронкайт был ярым поклонником астронавтов, и на то у него имелись личные причины. Он занял свое нынешнее положение среди телеведущих благодаря тому, что освещал полет Джона Гленна. Кронкайт как раз объяснял, какие проблемы с топливом испытывает Скотт при вхождении в атмосферу. Затем голос Кронкайта начал звучать все более и более озабоченно. Они не знают, где сейчас находится Скотт. Они не уверены, что он начал вхождение в атмосферу под правильным углом. Внезапно голос Кронкайта дрогнул, на глаза навернулись слезы:

– Я боюсь, что… - он запнулся. Глаза его блестели. - Я боюсь, что мы, возможно… *потеряли астронавта…*

До чего же превосходные инстинкты были у этого человека!

Это была сама Пресса, Светский Джентльмен: правильные эмоции - и без всяких лишних слов! Дети Рене спокойно смотрели на экран. А сама она ни на мгновение не поверила в гибель Скотта. Она вела себя, как обычная жена военного летчика. Если он просто исчез и не найден труп, значит, он жив и со всем справится. Нечего было и сомневаться. Рене знала о случае, когда грузовой самолет рухнул в Тихий океан и разломился надвое, причем задняя часть тут же пошла ко дну. Удалось спасти нескольких человек из передней части, которая оставалась на плаву несколько минут. И все же жены летчиков, находившихся в задней части самолета, отказывались верить в их гибель. Они вернутся - это лишь вопрос времени. Рене тогда удивлялась, сколько времени им понадобилось на то, чтобы признать очевидное. Но сейчас ее реакция была точно такой же. Со Скоттом все в порядке, потому что нет никаких доказательств его смерти. Кронкайт на экране сдерживал слезы, но на ее глазах не выступило ни слезинки. Со Скоттом все в порядке. Он выкрутится… Нечего и сомневаться.

На самом-то деле она была права. Скотт прекрасно прошел через атмосферу. В густых слоях, ниже пятидесяти тысяч футов, капсулу стало сильно раскачивать, и ему пришлось выпустить парашют слишком рано и вручную, так как в автоматической системе кончилось топливо. Капсула промахнулась мимо запланированного места приземления примерно на двести пятьдесят миль. Разведывательный самолет нашел Скотта в течение сорока минут, но за это время телевизионщики создавали впечатление, что он погиб. Когда до Скотта добрался спасательный самолет, он спокойно покачивался на волнах возле капсулы в своем поясе. Ему очень понравилось все приключение. Когда его доставили на авианосец «Отважный», он пребывал в превосходном настроении. Он говорил без умолку. Ему действительно понравились все эксперименты, которые пришлось делать, несмотря на перегруженную карту контрольных проверок; а еще он был рад, что решил или почти решил загадку «светлячков». Он не выяснил точно, чем они являлись, но доказал, что они производились самим космическим кораблем - «светлячки» не были каким-то внеземным материалом… Он мог бы проговорить всю ночь… Он был доволен… работа сделана превосходно… А еще он чувствовал, что помог родиться одной из самых важных ролей в астронавтике - ученого в космосе…

В течение последующих двух недель Скотт пожинал лавры героя. Конечно, размах их был не такой, как у Джона (и это понятно), но все же было очень приятно. Состоялись парады на востоке и на западе страны. Он проехал в торжественных

процессиях по Булдеру, своему родному городу, и по Денверу, находившемуся немного ниже по шоссе. Это был знаменательный день. Ярко светило майское солнце, а рядом с ним, на кромке заднего сиденья лимузина, сидела Рене - в белых перчатках, как настоящая жена флотского офицера, сияющая и прекрасная. Скотт был на седьмом небе.

А на Мысе Крафт говорил своим коллегам:

– Этот сукин сын у меня никогда больше не полетит.

Крафт был в ярости. По его представлениям, Карпентер проигнорировал многочисленные предупреждения диспетчеров по всему миру о напрасном расходе топлива, и это едва не вылилось в катастрофу, которая могла нанести непоправимый вред программе. А еще поведение Карпентера ставило под сомнение способность системы «Меркурия» выдержать длительный полет - такой, как семнадцать орбитальных кругов Титова. А почему эта катастрофа едва не случилась? Потому что Карпентер вел себя как Всемогущий и Всеведущий Астронавт. Он не обращал никакого внимания на советы и предупреждения всяких мелких сошек. Он явно верил в то, что *астронавт* - простой пассажир капсулы - является сердцем и душой космической программы. Все возмущение инженеров по поводу чрезмерно высокого статуса астронавтов теперь выплеснулось наружу… по крайней мере в НАСА. А вне НАСА ничего не изменилось. Карпентер, как и Гриссом до него, был образцовым храбрым парнем; всего лишь небольшая проблема в конце полета, вот и все. Очень удачный полет; вперед, дайте парню его медали и все причитающееся.

И теперь, когда рану растравили, нашлись те, кому было очень приятно следить за таким толкованием полета Скотта: Карпентер не просто напрасно потратил топливо, развлекаясь с рычагами управления и проводя свои эксперименты. Нет, он еще… *занервничал,* когда наконец понял, что топлива почти не осталось. В результате он забыл отключить ручную систему, когда перешел на электродистанционное управление, и таким образом действительно полностью истратил топливо. А потом он… *запаниковал!* Вот почему он не смог установить правильный угол капсулы и включить тормозные двигатели простым нажатием кнопки… Вот почему он вошел в атмосферу под таким маленьким углом. Он едва не проскочил атмосферу, вместо того чтобы пройти сквозь нее… и едва не прыгнул в вечность - потому что *запаниковал!* Вот! Все сказано. Это самое страшное обвинение, которое можно было бросить пилоту, восходящему по гигантскому зиккурату авиации. Оно гласило: человек утратил все, что у него было, самым страшным образом. Он просто

струсил. Этот грех нельзя было искупить. Проклят навеки! Худшего обвинения быть не могло. Вы слышали запись его голоса как раз перед потерей радиосвязи? Вы *слышали* в нем панику?! На самом деле никто не мог услышать ничего подобного. Голос Карпентера звучал так же, как и голос Гленна, и был гораздо менее возбужденным, чем у Гриссома. Но если уж вы хотели услышать панику, особенно в словах, которые человек выдавливал из себя под действием огромных перегрузок, и если вы были в этом заинтересованы… то, конечно, слышали панику. А еще у Карпентера не было нужной вещи с самого начала. Это же просто очевидно! Он отказался от нее давно. Он выбрал многомоторные самолеты. (Теперь мы знаем почему!) Он налетал на реактивных истребителях только двести часов. И в число астронавтов попал лишь по счастливой случайности. И так далее, и тому подобное. Конечно, пришлось проигнорировать некоторые объективные данные. Пульс Карпентера при вхождении в атмосферу, как и во время взлета и орбитального полета, был ниже, чем у других астронавтов, включая Гленна. Он никогда не поднимался выше ста пяти ударов, даже в самый критический момент вхождения в атмосферу. Можно было поспорить, является ли пульс достоверным отражением хладнокровия пилота. Например, у Скотта Кроссфилда был хронически повышенный пульс, но он считался пилотом уровня Чака Йегера. Просто невообразимо, чтобы у человека в *состоянии паники* - в случае «жизнь или смерть», во время кризиса, который длился не считанные секунды, а *двадцать минут,* - чтобы у такого человека пульс был ниже ста пяти ударов. У обычного пилота пульс мог подскочить выше ста пяти только потому, что какой-то наглый ублюдок втиснулся перед ним без очереди в гарнизонной лавке. Можно было поспорить, правильно ли Карпентер провел вхождение в атмосферу, но обвинять его в *панике* - с учетом телеметрических данных, касающихся его пульса и ритма дыхания, - не имело смысла. Следовательно, объективными данными стоило пренебречь. Очернение Карпентера, раз уж оно началось, должно было продолжаться любой ценой.

Оно преследовало сразу несколько целей. Например, позволяло остальным чувствовать себя *настоящими пилотами,* а не просто ездоками в грузовом отсеке. У человека либо была *нужная вещь,* либо не было - как в космосе, так и в воздухе. В глубине души каждый пилот знал (можете отрицать, если хотите): для того чтобы ваша нужная вещь смогла выделиться, нужны неудачники. И почему бы Карпентеру не стать *таким?* Логика больше не имела значения, особенно потому, что обо всем этом нельзя было говорить открыто: для общественности в программе

пилотируемых космических полетов по-прежнему не существовало никаких изъянов. Простая логика подсказывала вопрос: почему надо выбрать Карпентера, а не Гриссома? Да потому, что Гриссом *погубил капсулу* и отделался классическим ответом пилота, попавшего в серьезную переделку: «Я не знаю, что случилось, машина не сработала». Телеметрия показывала, что иногда пульс Гриссома находился на грани тахикардии. Как раз перед вхождением в атмосферу его пульс достигал ста семидесяти ударов в минуту. Даже после того как Гриссом живым и здоровым оказался на палубе авианосца «Озеро Чемплейн», его пульс составлял сто шестьдесят ударов в минуту, дыхание было учащенным, а кожа теплой и влажной. Он не желал ни о чем говорить, а хотел лишь спать. Классическая клиническая картина: человек, поддавшийся панике. Тогда почему бы Гриссому и не стать *неудачником*, если он так нужен? Вполне логично, но логике места не находилось. Эта была совсем другая область - магических верований. В повседневности отважный малыш Гас *жил* жизнью нужной вещи. Он был преданным носителем знамени Оперативного. Здесь судьбы Гаса и Дика пересекались. Дик всегда говорил: в этом деле вам нужен проверенный тест-пилот. Гас и Дик были друзья не разлей вода. Три года подряд они вместе летали, вместе охотились, вместе пили; их дети тоже играли вместе. Они оба были преданы священному слову: *оперативное.* Ширра, Шепард и Купер тоже поддерживали их в этом.

Дику было за что благодарить Шепарда. Однажды Эл собрал парней и сказал:

– Слушайте, нужно что-нибудь сделать для Дика. Мы должны вернуть ему гордость.

Предложение Шепарда состояло в следующем: Дик должен стать кем-то вроде шефа астронавтов, со своим офисом, титулом и официальными обязанностями. Все одобрили идею и предложили ее Гилруту, и в кратчайший срок Дик получил должность координатора деятельности астронавтов. Возможно, в НАСА были люди, полагавшие, что это лишь добавит внештатной работы астронавту-неудачнику, но в таком случае они недооценивали Дика. Он был гораздо более проницательным и решительным человеком, чем обычные обитатели его висконсинской тундры. Эта работа давала ему возможность реализовать свою невостребованную энергию. Как организация, НАСА по-прежнему представляла собою политический вакуум, и Дик собирался заполнить его… местью. Довольно скоро Дик стал в НАСА фигурой, с которой приходилось считаться, и мотивация его не изменялась: чем могущественнее он становился, тем

больше получал шансов изменить решение, запрещавшее ему полеты. Справедливость, обычная деловая справедливость… во имя нужной вещи.

Оперативное: теперь это слово стало приобретать новую окраску, и последовали новые выводы о полете Карпентера. Схема его полета была перегружена идиотскими экспериментами. Ученым, до сих пор занимавшим в иерархии НАСА самое низкое место, дали возможность… и вот вам результаты. Карпентер отнесся ко всему этому профессорскому безумию серьезно, что и привело к такому финалу. Он настолько погрузился во всевозможные наблюдения, что опоздал с заполнением карты контрольных проверок, а потом стал нервничать. Со всей этой ученой чепухой можно было и подождать. Ведь сейчас, в критической оперативной фазе программы, в решающий момент настоящего *летного испытания,* такие забавы не просто не нужны, но и опасны. К тому же, в этом деле приняло участие слишком много проклятых *врачей.* (Посмотрите только, что они сделали с Диком!) А вдобавок ко всему, пришлось иметь дело и с двумя психиатрами. Эти Рафф и Корчин, конечно, неплохие парни, но они… *стояли на пути!* Зачем было заставлять астронавта мочиться в пластиковые пакеты и попадать в маленькие кружки карандашом… ведь он рисковал своей шкурой в космическом полете? А эти двое даже не поняли, что Карпентер *был в панике.* Они нашли его воодушевленным, полным энергии, готовым снова отправиться в полет… Их не пригласили продолжить программу после переезда из Лэнгли в Хьюстон. Спасибо за все, джентльмены.

Тут мнение Гриссома, Слейтона и Ширры совпало со мнением Крафта и Уолта Уильямса. Крафт и Уильямс тоже полагали, что не относящиеся к делу эксперименты на данной стадии космической программы должны быть сведены к минимуму. И теперь, если кто-нибудь заявлял обратное, оставалось лишь удивленно поднимать брови, разводить руками и спрашивать: вам нужен еще один полет Карпентера?

11 и 12 августа могущественный «Интеграл» снова нанес удар, и теперь уже ничто не стояло на пути теории *оперативного.* 11 августа Советы запустили космический корабль «Восток-3». Сначала это выглядело как повторение полета Титова, длившегося целый день. Но ровно через двадцать четыре часа Главный конструктор запустил «Восток-4», и теперь оба корабля летели вместе, дуэтом, в трех милях друг от друга. В трех милях друг от друга в бесконечности космоса! Советы говорили о «групповом» полете, в котором участвовали два космонавта, Николаев и Попович. На самом деле никто из них ни малейшим

образом не мог изменить свою траекторию, а близость кораблей стала результатом исключительно того, что второй «Восток» был запущен точно в тот момент, когда первый поднялся на вершину орбиты. Но даже это казалось верхом непостижимой мудрости. Благовоспитанное Животное и многие конгрессмены, похоже, пребывали на грани истерики. Целые *формации* советских космических воинов, швыряющих шаровые молнии на Скенектеди… Гранд-Форкс… Оклахома-Сити… И снова Главный конструктор издевался над ними! Бог знает, каким будет его следующий сюрприз (но несомненно - крупным). Что ж, это утрясло дело. Больше никаких денситометров, разноцветных аэростатов и других врачебных штучек. (И никаких неоперативных пилотов!) Что и объясняло особую природу полета Уолли Ширры, состоявшегося 3 октября.

Ширра назвал свою капсулу «Сигма-7», именно так. Скотт Карпентер назвал свою «Аврора-7»… Аврора… румяная заря… заря межгалактической эры… неизвестное, тайны Вселенной… музыка сфер… Петрарка на вершине горы… и все такое прочее. А «Сигма»… «Сигма» - это был чисто инженерный символ. Он обозначал суммирование, решение проблемы. «Сигма» - это название даже лучше, чем «Оперативная», ибо с абсолютной точностью выражало цель полета Ширры. А целью было доказать, что полет Карпентера не имел смысла. Ширра должен был пролететь шесть орбит - в два раза больше, чем Карпентер, - но при этом использовать в два раза меньше топлива и приземлиться точно в запланированном месте. То, что не имело отношения к достижению этой цели, исключалось из плана полета. Полет «Сигмы-7» должен был стать Армагеддоном… последним и решительным разгромом сил экспериментальной науки в программе пилотируемых космических полетов. Да, именно так.

Ширра отличался настолько дружелюбным характером, что люди порою не догадывались, насколько этот человек может быть решителен. Но в конце концов главным для него было «поддерживать ровное напряжение». А периоды, когда он представлялся приветливым, грубоватым шутником, давали ему достаточно времени, чтобы расслабиться и подготовиться к решительным действиям. Как и Шепард, Уолли был человеком из академии - лидером, командиром, капитаном корабля. Он редко изменял себе. Его отличало хладнокровие и слепая готовность рисковать, но он не боялся проявлять чувства, когда того требовали стратегические соображения. Если представлялся случай проявить себя, он никогда не упускал его. И был достаточно проницательным, чтобы разглядеть в сложившейся ситуации политические мотивы. Пристально наблюдая за

четырьмя полетами, Уолли не мог не заметить, что секрет успешной миссии заключался в упрощенной карте контрольных проверок, с пробелами между задачами. Чем меньше было заданий, тем выше шансы на стопроцентное их выполнение. И не только это: если вы контролировали составление карты, то могли найти своему полету тему, отчетливую цель, которую все сразу же поймут и оценят. Темой этого полета Ширры была оперативная точность, что означало экономию топлива и приземление в строго установленном месте. Теперь, когда оперативные силы сомкнули ряды, стало возможным оставить за бортом большинство новых пунктов, предлагаемых инженерами или учеными.

Было решено, что один из важнейших оперативных тестов Уолли - отключение систем контроля положения, как автоматической, так и ручной, то есть капсула будет просто дрейфовать, поворачиваясь, как ей заблагорассудится. Скотт услышал об этом и сказал Уолли, что не видит в этом тесте особой необходимости. Ведь он и так дрейфовал большую часть своей последней орбиты, пытаясь сэкономить топливо для вхождения в атмосферу, и доказал к собственному удовлетворению, что можно предоставить капсуле полную свободу и при этом не испытывать никакого дискомфорта или дезориентации. Так почему бы Уолли вместо дрейфования не заняться чем-нибудь другим? Нет, сказал Уолли, он посвятит свой полет экспериментированию с дрейфованием и экономии топлива, чтобы проложить дорогу для затяжных полетов.

Скотт знал о предстоящем утверждении плана полета Ширры, хотя его никто не информировал об этом. Конечно, официальное участие Скотта в составлении плана полета Ширры и не предполагалось: нет ничего удивительного в том, что у пилота сформировался собственный круг коллег и обслуживающего персонала, с которыми он предпочитает консультироваться перед тестами. Сам Скотт высоко ценил советы Гленна перед своим полетом. Скотт серьезно беспокоился из-за того, что Джона может не оказаться поблизости. Роль героя номер один в НАСА требовала от Гленна огромных расходов времени. Но всякий раз, когда Джон был где-нибудь рядом, Скотт и инженеры тащили его на собрания. Уолли тоже жаловался на то, что Джона не было рядом. Он вызвал настоящий переполох, когда сказал Уолтеру Кронкайту в интервью, что Джон настолько занят банкетами, что уже потерян для программы. Но на отсутствие Скотта Уолли не жаловался. Скотт начал понимать, что Крафт и Уильямс слишком сильно отреагировали на то, что он промахнулся мимо точки посадки на двести пятьдесят миль. Возможность существования *пилотов,* утверждающих, что он *был в панике,* просто не

приходила ему в голову.

После того как была определена цель полета -доказать, что хладнокровный пилот может пролететь вдвое больше Карпентера и потратить вполовину меньше топлива, - Ширра почувствовал себя просто великолепно. Он проснулся утром настолько спокойным и расслабленным, насколько может быть человек, сидящий на верхушке ракеты. Несколько дней назад Уолли разыграл один из своих знаменитых *приколов* с Ди О'Хара, медсестрой. Она дала Уолли обычную маленькую бутылочку, попросив его принести образец мочи и оставить на ее столе. Придя в офис, она увидела на столе не бутылочку, а бутыль примерно в пять галлонов, в которой находилась вспененная янтарная жидкость. Зрелище было настолько невероятным, что она приложила руки к стенкам бутыли, узнать, теплая ли жидкость, и тут…

Прикол!

…Она обернулась и увидела в дверях Уолли со светящимся от радости лицом и еще двоих парней. Жидкость на самом деле была смесью воды, настойки йода и стирального порошка. На следующий день Ди О'Хара вручила Уолли прозрачный пластиковый пакет - большой, примерно четыре фута длиной, - и сказала, что это будет его мочеприемник во время полета, вместо маленьких приспособлений на основе презерватива, которыми пользовались Гриссом, Гленн и Карпентер. *Прикол!* В утро своего полета Уолли зашел в ангар С в купальном халате и направился в медицинский кабинет. А позади волочился огромный пластиковый пакет. Он торжественно прошел мимо Ди О'Хара, словно бы показывая, что полетит в таком виде. *Прикол!* Весь день он оставался старым добрым веселым Уолли. Он был великолепен. Ни на секунду он не казался человеком, которому предстоит стресс новой формы летного испытания. В своем веселом спокойствии он превзошел самого Йегера. С первой минуты полета Уолли начал шутить. Когда Крис Крафт, директор полета, разрешил ему выход на первую орбиту и Дик Слейтон, диспетчер на Мысе, сказал Ширре, что ему дали добро из Центра управления, Ширра ответил:

– Я тоже даю тебе добро. Оно довольно жирное.

– Ты сегодня черепаха? - спросил Слейтон.

– Да.

«Черепаший клуб» - это была одна из игр Уолли. Один славный парень из игравших подходил к другому славному парню - желательно в присутствии очень серьезных людей - и спрашивал

его:

– Ты черепаха?

Тот отвечал «да» и приглашал всех выпить. Полет продолжался уже три минуты и сорок одну секунду, и Уолли поддерживал ровное напряжение.

Он сосредоточился на задаче сохранения перекиси водорода. Обычно, когда ракета тормозного двигателя отделялась от капсулы, та разворачивалась с помощью автоматической системы управления, что требовало значительного расхода топлива. На этот раз Ширра повернул ее вручную, используя только малые, пятифунтовые, тормозные двигатели системы электродистанционного управления. Вскоре он передал находящемуся на Мысе Дику:

– Я сейчас в обезьяньем режиме, и штуковина летит великолепно.

Он начал использовать фразу «обезьяний режим». Во время полетов шимпанзе угловое положение капсулы контролировалось автоматически. «Обезьяний режим» - это была небольшая шпилька в адрес тех восходивших по могущественному зиккурату астронавтов или пилотов Х-15, которые часто повторяли: «Первый полет совершит обезьяна». Употребляя выражение «обезьяний режим», Ширра словно бы говорил: «Ну и что? Вот вам обезьяна - ну-ка, попробуйте!» Но он постарался как можно скорее перейти на то, что называлось «режимом дрейфа». Он просто позволял капсуле отклоняться на любой угол и в любую сторону, как это делал Скотт во время своей последней орбиты.

– Мой шарик дрейфует, - сказал Уолли. - Я получаю огромнейшее удовольствие.

Когда во время четвертой орбиты он пролетал над Калифорнией, Джону Гленну, который был диспетчером на мысе Аргуэлло, дали инструкцию попросить Уолли сказать что-нибудь для прямого радио- и телеэфира.

– Ха-ха, - ответил Уолли. - Я думаю, лучше всего подойдет старая песня «Дрейфую и дремлю», но сейчас у меня нет возможности подремать. Я слишком рад.

Когда он летел над Южной Америкой, его попросили сказать что-нибудь для прямого эфира по-испански.

– *Buenos dias,* добрый день, - сказал Уолли на плохом испанском, но латиноамериканцам это понравилось.

Завершив почти четыре орбиты, дрейфуя и покачиваясь в капсуле, спокойный и расслабленный Уолли потратил лишь десять процентов перекиси водорода. Он уже совершил на одну орбиту больше, чем Карпентер и Гленн. Капсула поворачивалась во все стороны, и (как и говорил Скотт) в этом не было ничего

необычного. В состоянии невесомости не возникало ощущения «верха» и «низа». Было очевидно, что капсула «Меркурия» могла пролететь семнадцать орбитальных кругов, как Титов. Когда Ширра пролетал над Мысом, Дик Слейтон сказал:

– Полет хочет поговорить с тобой.

Под «полетом» подразумевался директор полета Крафт.

– Все просто превосходно, - сказал Крафт. - Думаю, мы отстояли наше дело, старина!

Гленн сидел перед микрофоном на станции слежения в Аргуэлло, Скотт - в Гуаямасе. С ними Крафт никогда не выходил на связь, чтобы сказать что-нибудь подобное. Скотт начал понимать, в чем состояло *наше дело.*

Завершая свою шестую - и последнюю - орбиту, Уолли объявил, что в автоматической и в ручной системе осталось семьдесят восемь процентов топлива. Он пролетел вдвое больше Гленна и Карпентера и мог пролететь еще орбит пятнадцать, если нужно. Один из помощников Крафта, инженер Кранц, вышел на связь и сказал Уолли:

– Именно это я и называю настоящим инженерным летным испытанием!

Скотт понял смысл этого высказывания даже раньше, чем его проанализировал мозг. Кранц хотел сказать: «В отличие от последнего полета». Или даже… «в отличие от последних двух».

Чтобы завершить свой оперативный триумф, Ширре теперь оставалось лишь точно приземлиться. Карпентер приземлился в двухстах пятидесяти милях от метки. Когда Уолли начал спуск через атмосферу, он сказал Элу Шепарду - диспетчеру на Бермудских островах, рядом с местом приземления:

– Я думаю, они поймают меня на подъемник номер три.

Речь шла о подъемнике, который должен был поднять капсулу на палубу авианосца «Кирсейдж». «Точно в цель!» - вот что хотел сказать Ширра. И в самом деле он приземлился всего в четырех с половиной милях от авианосца. Матросы, столпившиеся на палубе, видели, как он спускается под большим парашютом. Карпентеру капсула показалась слишком горячей в тот момент, когда она упала на воду; он вылез через горловину и ждал прибытия вертолетов, держась на спасательном поясе. Гленн тоже жаловался на жару. А в компенсирующем костюме Ширры стояла улучшенная система охлаждения, и он мог находиться внутри капсулы сколь угодно долго. Он отказался от помощи вертолета. К чему спешка? Он оставался в капсуле, пока не прибыли матросы на вельботе и не отвезли его на авианосец. Уже стоя на палубе «Кирсейджа», он сказал врачам:

– Я чувствую себя прекрасно. Это был просто образцовый

полет. Он прошел именно так, как я хотел.

Это и стало вердиктом: Ширра совершил образцовый полет. Астронавт заполнил всю карту контрольных проверок. Он успешно доказал, что человек может облететь вокруг Земли шесть раз, практически не пошевельнув пальцем, не потратив ни одной лишней унции топлива, ни одного лишнего удара сердца, ни на мгновение не подвергнувшись психологическому стрессу, и опустить космический корабль точно в запланированном месте посреди безбрежного океана. Сигма, сумма, что и требовалось доказать. *Оперативное!*

Уолли побывал на торжествах в Хьюстоне и Флориде, а также в своем родном городе Ораделле, штат Нью-Джерси, где в его честь устроили праздник. На следующий день он отправился в Белый дом получить поздравления от президента Кеннеди, и тот наградил его медалью «За отличную службу». Правда, церемония была короткой и неформальной и вызвала некоторое разочарование. Немного болтовни, немного улыбок, несколько фотоснимков рядом с президентом в Овальном зале, и все. Это было 16 октября. Через некоторое время Уолли узнал, что как раз тогда Кеннеди получил сделанные с борта истребителя U-2 снимки: Советы строили ракетные базы на Кубе. Президент организовал встречу с астронавтом, только чтобы соблюсти приличия и предупредить распространение слухов о развивающемся кризисе.

далее
в начало
назад

14. КЛУБ

Вскоре Конрад начал таскать сумку Гленна и довольно серьезно воспринял эту роль. По сути дела это было единственное, чем он занимался. Когда они вдвоем прибывали в какой-нибудь аэропорт - Сент-Луис, Эйкрон, Лос-Анджелес и так далее, - им требовалось целых пять минут, чтобы пройти сорок футов. На них кидались толпы коллекционеров автографов. Каждые несколько шагов Гленну приходилось опускать свою сумку на землю, чтобы подписать несколько автографов и обменяться с кем-нибудь рукопожатиями. И в этом он был великолепен. Широкая солнечная улыбка на его веснушчатом лице просто озаряла окрестности. Люди вели себя так, словно они были знакомы с ним лично и любили его. *Он мой защитник. Он рисковал своей жизнью и бросил вызов русским в небе ради меня.* Они настолько обожали его, что было невозможно обойти их, даже если бы у Гленна имелась такая возможность. Поэтому он опускал сумку и раздавал автографы.

Если Конрад нес обе сумки, то они могли двигаться. Гленн на ходу размахивал руками, раздавал автографы, пожимал руки, ослепительно улыбался без малейшей тени раздражения. Что же до Конрада, то ему не приходилось останавливаться и опускать сумки на землю. Он теперь тоже официально числился астронавтом, но не для толп любителей автографов. Для них он был просто парнем, который носил сумки Джона Гленна. Более того, ой сам себя таким ощущал. Именно этим занималась практически вся вторая группа астронавтов: выполняла черновую работу для первой, одной-единственной, «первоначальной семерки». Конрад, в порядке тренировки, занимался еще и тем, что сопровождал Гленна в его поездках. Теперь, когда проект «Меркурий» близился к закрытию, Гленн должен был возглавить проект «Аполлон» - лунную программу, его «область специализации». Он посещал заводы крупных поставщиков, как и в первые дни проекта «Меркурий». Официально специализация Конрада называлась «Оборудование кабины и интеграция систем», но главным образом он… сопровождал Джона Гленна. Когда Джон прибывал на какой-нибудь завод, это выглядело так, будто генерал приехал проинспектировать воинскую часть. К нему как магнитом притягивало всевозможных особо важных персон, чаще всего конгрессменов и сенаторов. Бывало, что сенаторы действительно отталкивали - локтями! бедрами! животами! - с дороги секретарей, фотографов и простых зевак, чтобы оказаться рядом с легендарным Гленном, поговорить с ним

и широко улыбнуться. А возле Гленна постоянно находился неизвестный молодой человек, очевидно, слуга героя поединка, или, как это называлось в британской армии, денщик. Это был безымянный лейтенант Конрад, астронавт из группы 2.

А на чем еще мог сосредоточиться военный пилот, восходящий по огромному зиккурату? Конечно, на астронавтике. И теперь, спустя всего лишь три года, было трудно поверить, что собрание, на котором присутствовали Пит Конрад, Уолли Ширра, Алан Шепард, Джим Ловелл и другие в мотеле «Марриотт» в феврале 1959 года, вообще могло состояться. Кто из них не помнил Уолли тем вечером? Уолли! Он взвешивал все «за» и «против», мучаясь над вопросом: увеличит ли космическая программа его шансы получить в командование эскадрилью F-4H? А теперь Уолли - тот самый парень, с которым они катались на водных лыжах в заливе Чизапик и вместе пережили ту черную полосу в Пакс-Ривер, старый добрый шутник, - стоял у самой вершины невидимой пирамиды. Ибо семеро астронавтов «Меркурия» стали истинным братством. За их сиянием вы уже не видели прежних истинных братьев с военно-воздушной базы Эдвардс.

В апреле, когда представители НАСА объявили о наборе второй группы астронавтов, у Конрада и Джима Ловелла были отличные шансы, так как они оказались в числе тридцати одного финалиста, прошедшего первоначальный отбор. Конрад тогда находился в Мирамаре, в Калифорнии, заново проходя ту стадию подготовки флотского пилота, которую уже проходил, - ночные посадки на авианосец. И для такой переподготовки имелись свои причины. Ночные посадки на палубу авианосца были самым обычным делом и, возможно, лучше всего демонстрировали, что накопленные заслуги ничего не значили на каждом новом уровне великой пирамиды. Избран или проклят - это довольно часто определялось именно рутиной. К 1962 году военно-морской флот уже перешел на палубные прожекторные системы, в которых использовались угловые зеркала и линзы Фрезнела. Теперь во время ночных посадок в Мирамаре Конрад и другие парни не зависели от офицера-сигнальщика, который прежде стоял на палубе в люминесцентном оранжевом костюме и размахивал люминесцентными оранжевыми флагами. Ночью - в полной темноте - над слабо различимой палубой посреди океана поднимался и падал светящийся шарик, называемый «фрикадельком». Этот шарик поднимался и падал потому, что авианосец не желал прекращать раскачиваться только из-за того, что наступала ночь. Эта сальная «сковородка» подпрыгивала в волнах вверх-вниз с амплитудой пять, восемь и даже десять

футов. Ночью, когда луна пряталась за облаками, а небо, океан и палуба были черными, маленькая фрикаделька (не больше дюйма диаметром) и огни на корабле казались слабо светящей кометой посреди бескрайней тьмы вселенной. И у пилота должны были быть воля, навыки и все вокруг озарявшая нужная вещь, чтобы посадить пяти- или десятитонный реактивный истребитель на эту тускло освещенную пьяную астральную плиту на скорости 125 узлов. На тренировках пилоту давалось ограниченное количество попыток пройти по этой невидимой тропе. Если он не мог заставить себя пойти на посадку так долго, что топливо заканчивалось, в наушниках раздавалось «отбой!», и он должен был вернуться на учебную базу, где посадочная полоса совсем не двигалась, когда вы приближались к ней… и где все знали, что вот еще один несчастный отбойщик возвращается в убежище, струсив во время ночной посадки на палубу. Если отбои случались постоянно, этого было достаточно, чтобы отстранить человека от ночных посадок. Это вовсе не означало, что с вами как с флотским пилотом покончено. Это лишь свидетельствовало о том, что вы прекращаете заниматься посадками на авианосец, а следовательно, больше не участвуете в *состязаниц,* не поднимаетесь по пирамиде и не входите в общество обладателей нужной вещи. Отличный послужной список и рекомендации, перенесенные тяжелые времена - все это не имело никакого значения, когда случалась подобная вещь. Избран или проклят! (Нужная вещь может треснуть по любому шву.) Бывали ночи, когда фрикаделька прыгала по палубе в стороны, словно серебристые жучки в этих дурацких электронных играх, и пилоту приходилось сажать на палубу свой F-4 - огромную пятнадцатитонную зверюгу - исключительно *силой воли.* И ничто - даже огромный взрыв - не могло быть хуже, чем услышать *«отбой!»* в наушниках. Отказаться от посадок на авианосцы после восьми лет полетов, после окончания школы тест-пилотов в Пакс-Ривер, после того, как вы стали элитой… Нет, теперь это было невообразимо.

Конрад как раз прошел переподготовку по «посадкам на авианосец в любую погоду» - то есть он теперь был полностью подготовленным боевым летчиком военно-морского флота, - когда получил предложение стать астронавтом. Тот факт, что для роли *астронавта* не требовалось даже одной десятой части навыков *пилота,* совершающего ночные посадки, ничуть не удерживал Конрада, Ловелла и остальных попытать удачи во второй раз. На этот раз Конрад прошел отбор с легкостью. Как и прежде, было тридцать с чем-то финалистов. Но им не пришлось проходить через Лавлейс-клиник или аэромедицинский центр в

Райт-Паттерсоне. Их отправили на военно-воздушную базу Брукс в Сан-Антонио, где находился медицинский центр военно-воздушных сил. Медосмотры там отнимали кучу времени, но в целом были вполне обычными. После пяти полетов «Меркурия» стало очевидно, что для работы вовсе не потребуется чрезвычайной физической выносливости.

На последнюю фазу тестирования вас отправляли прямо на Олимп, который находился теперь в Хьюстоне. Частью теста было формальное собеседование - с инженерами НАСА, а также с Диком Слейтоном, Джоном Гленном и Элом Шепардом - по техническим вопросам. Но имелись и «социальные» моменты. В частности, вы должны были сходить на вечеринку с коктейлем и на ужин в отдельном кабинете хьюстонского отеля «Риц» в сопровождении астронавтов «Меркурия». Когда-то туда ходили Эл Шепард, Гас Гриссом, Скотт Карпентер… а теперь - Уолли. Нужно было полностью себя контролировать, чтобы одновременно оставаться славным парнем - любителем пива, и проявить сдержанное уважение перед теми, кто уже вступил в этот клуб. *Может, я закажу еще выпивку?* Это напоминало наспех устроенную вечеринку братства, к которому вы отчаянно хотели принадлежать.

Конечно, разговаривая с Конрадом и Ловеллом, Ширра оставался тем самым старым добрым Уолли, товарищем по оружию из группы № 20. Но разница в положении чувствовалась: на Уолли Ширру, изначально успешного героя поединка, словно бы лился луч света. Ведь теперь на самой вершине стояли семь астронавтов «Меркурия», а все прочие пилоты находились гораздо ниже.

Не то чтобы выдающееся положение «первоначальной семерки» изменило *истинную и тайную* природу вещей - вовсе нет. Самолюбие летучего жокея не знало границ, и члены группы 2 не являлись в этом смысле исключением. Как только их выбрали, они стали оглядываться вокруг и сравнивать себя - «следующих девять» - с «первоначальной семеркой». Среди них был Нил Армстронг, который летал на Х-15. (Кто из астронавтов «Меркурия» делал что-нибудь подобное?) Был Джон Янг, который установил два мировых рекорда скорости взлета. (Кому из астронавтов «Меркурия», за исключением разве что Гленна, такое было под силу?) Были Фрэнк Борман, Том Стаффорд и Джим Макдивитт, работавшие инструкторами в Эдвардсе. (Кто из астронавтов «Меркурия» годился на это, кроме Слейтона?) А «первоначальная семерка» была отобрана лишь для того, чтобы противостоять стрессу, вот и все. Посмотрите на Карпентера! Посмотрите на Купера! Да, «следующие девять» были о себе очень

высокого мнения. Тем не менее высочайший статус «первоначальной семерки» оставался фактом. Когда эйфория, вызванная успешным прохождением отбора, улеглась, Конрад и все остальные поняли, что сейчас, при всей их нужной вещи, они занимают в корпусе астронавтов несколько унизительное положение. Они - плебеи, новички, заложники братства. Гас Гриссом любил мрачно и якобы ласково говорить им при встрече: не заноситесь, не называйте себя *астронавтами.*

–Ты не астронавт, ты - стажер. Ты не астронавт, пока не взлетел, - говорил он без тени улыбки.

«Следующие девять» тратили кучу времени на посещение занятий, словно новички или стажеры летной школы в Пенсаколе, - это было плохо; кроме того, они выполняли черновую работу для «священной семерки», что было еще хуже.

Вот до чего Конрад дошел: стал таскать сумки Джона Гленна! На этом Олимпе было чертовски холодно. Один уровень следовал за другим - даже здесь, на вершине. На самом верху стоял Джон Гленн, но даже в «первоначальной семерке» не все могли с этим смириться. На первой пресс-конференции, где «следующих девять» представляли публике, присутствовали и «первые семеро», и Шорти Пауэрс решил представить их в обратном порядке их полетов. Когда он дошел до Шепарда, то сказал:

– И, наконец, Алан Шепард, который всегда может сказать: «Но я был первым!»

Это развеселило публику. Все засмеялись, кроме одного-единственного человека - Улыбающегося Эла. У него даже не дрогнули губы. Если бы тяжелый взгляд мог испускать лучи, то у Шорти Пауэрса образовались бы две дырки во лбу. И вы тут же поняли, что после великого орбитального полета Гленна Шепард - первый пилот, первый американец в космосе - чувствовал себя совершенно забытым. Никто не мог сравниться по положению с Джоном Гленном, даже Уэбб, администратор НАСА.

Однажды Гленн заявился в офис Уэбба в Вашингтоне и сообщил ему, что собирается внести изменения в свой личный график. Он больше не будет совершать поездки для НАСА по просьбам каких-нибудь конгрессменов или сенаторов. Он больше не станет летать через всю страну, ходить по улицам и стоять на трибунах, чтобы угодить какому-нибудь конгрессмену, которому нужны голоса или что-то еще. Это не была просьба. Гленн просто дал Уэббу понять, как теперь все будет происходить. Он просто изложил правила. И принять их Уэбб мог лишь ценой потери авторитета. Уэбб ответил взвешенно, хотя и немного раздраженно. Послушай, Джон, мы не посылаем тебя куда-нибудь лишь потому, что этого хотят конгрессмены. Мы направляем тебя

туда потому, что это нужно НАСА. Поддержка конгрессменов сейчас крайне необходима, это одна из самых важных вещей, которую ты можешь сделать для программы. Гленн ответил, что, тем не менее, он больше не будет совершать таких поездок. Уэбб начал краснеть. Он сказал, что если Джон получил соответствующие инструкции, значит, должен выполнять свои обязанности. Гленн заявил, что Уэбб ошибается, и продолжал стоять на своем.

Уэбб не стал доводить ситуацию до крайности. Он просто дал буре разразиться. А когда она утихла, все поняли, что администратор НАСА не является начальником в своем кабинете, пока там находится Джон Гленн. Гленн не отступал и не извинялся. Вовсе нет. Он ясно дал понять, за кем последнее слово.

Именно Джон Гленн сразу понял: проект «Меркурий» - это что-то вроде нового рода войск, несмотря на его гражданскую окраску. Было бы значительно проще, если бы люди из НАСА присвоили всем формальные звания. Тогда бы такие, как Уэбб, наконец поняли, где их место. У семерых астронавтов могло быть звание Генерала поединка - с почестями и привилегиями «пятизвездочного» генерала, но без обязанностей по части командования. А его самого, считал Гленн, после первого орбитального полета стоило бы повысить в звании до Генерала галактического поединка, что немного выше начальника штаба Вооруженных сил и чуть ниже главнокомандующего. А Уэбб, администратор НАСА, всего лишь «двухзвездочный» генерал и должен понимать, как следует обращаться с Генералом галактического поединка Гленном. Астронавты-новички, такие как Конрад, Ловелл и Янг, могли бы носить звание майора с быстрым продвижением в случае успешного завершения полетов.

Это значительно упростило бы положение и для жен. Ибо, как бы они ни отрицали этого в разговорах, многие из жен «первых семерых» реагировали на прибытие «следующих девяти» и их жен… в точности как персонажи одной истории, которую здесь часто рассказывали. Она касалась жен группы флотских летчиков, только что переведенных на новую базу. Командир, которому было поручено прочесть женщинам ознакомительную лекцию, сказал:

– Прежде всего, леди, я прошу вас рассесться в соответствии со званием: высшие звания - в первом ряду и так далее.

Женщинам понадобилось целых пятнадцать минут, чтобы разобраться и поменяться местами, так как они почти не были знакомы. Когда они наконец расселись, командир в упор посмотрел на них и произнес:

– Леди, это было самое смешное зрелище за всю мою военную карьеру. Позвольте мне сообщить вам, что, независимо от звания ваших мужей, у вас самих никаких званий нет. Вы все равны, и будьте любезны соответствующим образом относиться друг к другу.

Жены посмотрели на инструктора взглядом, полным крайнего изумления, и все одновременно подумали: что это за идиот и на какой планете он служит? Ибо неписаные правила соглашения офицерских жен были известны всем. Жена военного росла в звании вместе со своим мужем и тут же получала все полагающиеся почести и преимущества. И нужно быть полной дурой или простодушной размазней, чтобы не понимать этого. Для таких, очевидно, и предназначались подобные ознакомительные лекции.

Кроме того, по соглашению жена младшего офицера не должна выставлять слишком напоказ стиль жизни своей семьи, чтобы он не затмевал стиль семей более высокого ранга. Именно поэтому «следующие девять» стали раздражать некоторых жен «первых семерых» и кое-кого из самих семерых астронавтов. Их раздражало то, какие потрясающие *дома* тут же купили многие из «следующих девяти». Именно здесь, в «Лесном убежище», они просто купались в *привилегиях!* Когда «первые семь» вырвались из унылой жизни младшего офицера, им это казалось блестящим подвигом и заслуженной наградой за победу в соревновании, за то, что их выбрали «первыми семерыми». Они находили нечто отвратительное в поведении новичков: как только парня назначали астронавтом, он и его семья начинали считать себя вправе претендовать на золотые бульвары Небесного города, словно он принадлежал им.

Астронавты из группы 2 тут же завели себе агента, своего Лео де Орси, - они решили откусить от пирога «Лайфа». Это был некто Гарри Бэттен, президент филадельфийского рекламного агентства «Н.В. Айер». Он был таким же профессионалом, как и де Орси, и тоже согласился помогать астронавтам бесплатно. Это было уже слишком! Выходит, люди относятся к «следующим девяти» как к «первым семерым»?! Застройщики в «Лесном убежище» и «Бухте Нассау» (новостройке второго сорта) предложили им большие дома с низкими выплатами и огромными ипотеками с маленькими процентами - ипотека в сорок-пятьдесят тысяч долларов в 1962 году казалась просто огромной, - и «следующие девять» приняли все это не моргнув глазом. Они не *вели себя как младшие офицеры* в присутствии Генералов поединка. Ибо, как все понимали без лишних слов, это был новый род войск, а не гражданская служба.

Именно поэтому и появился клуб жен астронавтов. Все понимали, что на этой базе Мардж Слейтон была женой командира. Теперь Дика назначили координатором деятельности астронавтов, и в его полномочия входил отбор персонала, то есть он был единственным человеком, знавшим, кто именно и когда отправится в полет, особенно если дело касалось «следующих девяти». Его вот-вот должны были назначить помощником директора по летному персоналу. Иными словами, он был своего рода командиром, а Мардж - женой командира. Мардж устроила пару посиделок с кофе для всех жен - «первых семерых» и «следующих девяти», - чтобы они познакомились друг с другом. Во время второй вечеринки все они поняли, без лишних слов, что это такое. Это был… клуб офицерских жен, какой существовал на каждой базе страны. Одна из новеньких - Сью Борман, жена Фрэнка Бормана, - пришла в восторг от этой затеи. Борман, невысокий коренастый парень из Аризоны, был одним из первых инструкторов новой Экспериментальной школы тест-пилотов в Эдвардсе, а Сью являла собою прекрасный образец офицерской жены. Она обладала огромной уверенностью в себе и организаторскими способностями. Они были отличной командой.

– Это забавно, - сказала она Мардж за кофе. -Давайте займемся этим на организованной основе.

Так возник клуб жен астронавтов, который все называли просто «клуб». Дело в том, что парни и их жены избегали употреблять слово «астронавт». Сама Мардж постоянно говорила «парни». Кроме того, полное название делало слишком явной аналогию с армией.

Создание клуба не очень обрадовало большинство жен «первых семерых». Некоторые из новеньких, такие как Сью Борман, принимали в нем уж слишком большое участие. Именно это они говорили себе. На самом-то деле новенькие вели себя как *равные.* Они не оказывали почестей женам Генералов поединка. И жены «первых семерых» стали посещать ежемесячные собрания клуба все реже и реже. А Бетти Гриссом почти не показывалась там - ей эта затея не понравилась с самого начала. Если ты чувствуешь себя неловко посреди оживленной болтовни и к тебе не относятся как к Почтенной Миссис Генерал поединка… то зачем все эти хлопоты?

Сначала и парни, и их жены испытывали ностальгию по былым дням, по эпохе Лэнгли, пионерскому периоду, времени юности, идеализма, спартанской храбрости и ковбойского непочтения к бюрократическим приличиям. Инженеры и обслуживающий персонал, переехавшие в Хьюстон из Лэнгли и с Мыса, тоже грустили по былым дням… Но посреди тысяч акров

абсолютно плоского илистого пастбища уже начинали вырисовываться формы Центра пилотируемых космических полетов. Здания выглядели как огромные приземистые кубы бежевого цвета, установленные на больших расстояниях друг от друга и соединенные широкими дорогами, настоящими шоссе, с алюминиевыми фонарными столбами по обочинам. Место выглядело как один из тех «индустриальных парков», что постоянно рекламировались в воскресных газетах.

Конечно, до окончания строительства было еще далеко, и это являлось одной из причин ностальгии. Однако Хьюстон, всем новостройкам новостройка, был самым подходящим местом для расширения космической программы. Через некоторое время вы начинали ценить энергичность и чувство размаха хьюстонцев. А «Лесное убежище», «Бухта Нассау» и другие новостройки вдоль Чистого озера выглядели совсем не плохо. На самом деле они были просто шикарными по сравнению с тем, что имелось почти на всех воздушных базах, а местные жители в этой бывшей сельской местности оказались действительно хорошими людьми. Две трети сотрудников НАСА уже занимались проектами «Джеминай» и «Аполлон» - началась мощная подготовка к поражению Советов на Луне. Только вообразите, что ожидало человека, первым ступившего на Луну!… И парни могли себе это представить. Достаточно было посмотреть на Джона Гленна. Гленн не был первым или даже вторым человеком, облетевшим вокруг Земли, - он был всего лишь первым американцем, сделавшим это. Тем не менее его статус был беспрецедентно высок. Кое-кто из парней подозревал, что Гленн подумывает стать президентом. (И мнение это не было притянуто за уши; в конце концов, занял же Давид трон Саула.) Гленн теперь вращался в мире Кеннеди, Джонсонов, сенаторов, конгрессменов, иностранных чиновников, глав корпораций и особо важных персон всех мастей. Джон Гленн был, вероятно, самым знаменитым и самым почитаемым американцем в мире после самого Джона Кеннеди. Да, парни всё это понимали! Спросите хотя бы Эла Шепарда! - хотя, конечно, никто этого не делал.

Эла теперь готовили как дублера для полета Гордона Купера, который намечался на май 1963 года. Гордону, замыкавшему очередь, достался последний полет в серии «Меркурий» - тридцать четыре часа, двадцать две орбиты. Этот полет должен был вовлечь Соединенные Штаты в состязание с Советами, в активе которых имелись полеты из семнадцати, сорока восьми и шестидесяти четырех орбит. Первоначально планировалось четыре затяжных полета, последний из которых - продолжительностью три дня. А на роль пилота намечался

Шепард. Он отчаянно хотел совершить орбитальный полет. Его суборбитальный полет, как и полет Гриссома, теперь казался ужасно незначительным. А что касается Гаса, то он уже включился в программу «Джеминай» и проводил массу времени в Сент-Луисе, где Макдоннелл строил космический корабль «Джеминай». Гас уже забыл разочарование своим полетом и с головой ушел в программы «Джеминай» и «Аполлон». Его другу Дику было поручено отобрать астронавтов для двух новых программ, и он всей душой отдался работе - не только потому, что наслаждался вновь обретенной властью. Главное в другом: что он будет прослеживать течение каждого полета от начала и до конца, он познакомится с каждой деталью каждой миссии. Дик отчаянно верил в то, что это только дело времени - одного медосмотра, двух медосмотров или одного года, - после чего он вновь обретет свое былое положение. А Уолли - тот действительно был на высоте. Его полет по-прежнему считался блестящим примером *оперативного космического полета.* Его приводили в доказательство того, что 22-орбитальный полет Купера вполне возможен. Уолли не мог вести себя лучше: он был настолько опытен и хладнокровен, что дальше некуда.

Уолли завершил свой полет в разгар кубинского ракетного кризиса. Целую неделю Кеннеди и Хрущев раскрывали свои карты, и казалось, что мир находится на грани ядерной войны. Но потом Хрущев отступил и убрал все советские ракеты с Кубы. После этого обстановка стала значительно спокойнее. Парни, как и все, замечали, что повсюду говорилось о запрещении ядерных испытаний и о сотрудничестве в космосе в какой бы то ни было форме. Но, по правде говоря, это казалось обычной болтовней. 11 мая, за четыре дня до полета Купера, Линдон Джонсон, как и в октябре 1957-го, когда был запущен первый спутник, выступил с речью. Отвечая на обвинения ряда бизнесменов в слишком высокой стоимости новых программ «Джеминай» и «Аполлон», он сказал:

– Я не хочу засыпать при свете коммунистической луны.

Боже мой, это гораздо хуже, чем спутник: каждую ночь над головой проплывает серебристая луна, оккупированная русскими.

Что же до самого Гордо, то он уже взошел на вершину мира. Среди его братьев были те, кто в нем сомневался, но он в себе не сомневался никогда. Он снова купался в сиянии своего света. Он последним из семерых отправляется в полет? Ну и что? Ведь это не соревнование - всю эту чепуху выдумали журналисты. Шепард, Гленн и другие просто подготовили дорогу для его затяжного полета. Возможные опасности? Они ничуть не беспокоили его с самого начала.

Имея дело с любой осуществимой формой пилотируемого полета, Гордо являл собою картину праведного апломба. Эту сторону Купера лучше, чем все его сослуживцы, понимал Джим Ратманн. Гордо много времени провел во Флориде, готовясь к полету, и часто виделся с Ратманном. Благодаря ему он, подобно Гасу, Уолли и Элу, просто помешался на автогонках. А Ратманн, в свою очередь, учился летать. Однажды Купер взял его в полет на «Бичкрафт» и сказал:

– Никогда не летай под чайками - они изгадят твой самолет.

Ратманн засмеялся, приняв это за шутку. Тогда Гордо заявил:

– Сейчас я тебе покажу! - и направил самолет на стаю чаек, летевшую низко над болотами. Ратманн тут же понял свою ошибку, но было поздно: Купер летел так низко, что был слышен свистящий звук, - это пропеллеры рассекали болотную траву. Больше мили старина Гордо косил траву, чтобы убедиться, что он находится ниже чаек. Ратманн постоянно слышал этот свистящий звук. К тому времени, когда они приземлились, Ратманн был чуть живой от страха. Но Купер спокойно открыл дверь кабины, вылез на нижнюю раму и, торжествующе указывая на крышу, завопил:

– Вот, смотри, я же *говорил!*

Полеты на «Меркурии» он считал довольно легким делом. И так же яростно, как сам Дик Спей-тон, требовал, чтобы астронавт был как можно в большей степени *пилотом.* Но раз уж вы этого добились, то зачем волноваться? Зачем поднимать шум? Надо просто взлететь и расслабиться.

Рано утром 15 мая, когда еще было темно, Гордо втиснули в маленькую человеческую кобуру на верхушке ракеты. Как всегда, взлет надолго задержали. Врачи, следившие за биомедицинской телеметрией, начали замечать нечто весьма странное. Они просто не могли в это поверить. Все показания приборов говорили о том, что… астронавт заснул! Парень спокойно спал наверху ракеты, нагруженной двумястами тысячами фунтов жидкого кислорода и ракетного топлива.

А почему бы и нет? Гордо много раз имел возможность пронаблюдать, как проходили дни взлета. Вы ложились спать в ангаре С примерно в десять или одиннадцать часов, вас будили примерно в три утра, когда было еще темно. Вас отвозили к ракете и укладывали в анатомическое кресло на два, три, четыре часа, пока шла проверка всех систем перед взлетом. И в это время вам практически нечего было делать - так почему бы не компенсировать все эти недосыпы?

По всей Америке, по всему миру миллионы людей прильнули к радиоприемникам и телевизорам в ожидании момента взлета и, как всегда, размышляли: Боже *мой, о чем думает человек в такой*

момент?! А ответ был таким, что в НАСА просто отказывались верить в него.

К моменту взлета перед домом Гордо в «Лесном убежище» развернулось настоящее представление. Благовоспитанное Животное превзошло самого себя по части дежурства у дома приговоренного. Одна из телекомпаний даже установила антенну на лужайке через дорогу от дома - просто гигантскую, высотой в восемь этажей, - чтобы лучше передавать миру живые картины дома, внутри которого жена астронавта Купера, Труди, несла свою тревожную вахту перед телевизором. Собралась самая огромная толпа репортеров и телевизионщиков, которую вы только могли себе представить. В своих трансляциях они изображали Труди Купер так, как если бы она шагнула прямо с обложки журнала «Лайф», как если бы она, с короткой мальчишеской стрижкой, играла «Лунный свет в Вермонте» на старом пианино в гостиной, чтобы поддержать дух в себе и детях, пока Гордон рисковал жизнью в самом долгом на сегодняшний день американском космическом полете.

Это было забавно. Но теперь само присутствие Животного делало невозможной любую подобную личную реакцию на событие, даже в семьях, где брак был гораздо крепче, чем у Гордо и Труди. С днями, когда жена астронавта бодрствовала у телефона вместе с тянущими ее за юбку маленькими детьми, в стиле Эдвардса или Пакс-Ривер, было покончено. Сначала шло слежение за опасностью, которое пережила Луиза Шепард, с огромной толпой во главе с Благовоспитанным Животным перед домом. Потом жена астронавта превращалась из личности в исполнителя, по крайней мере на время полета, хотела она того или нет. Это стало неотъемлемой частью процедуры: во время завершения полета жена астронавта должна была выйти из дома и столкнуться с Животным, всеми его камерами и микрофонами, ответить на все вопросы и быть при этом Совершенной Женой Астронавта, на которую смотрит практически весь мир. Именно эта мрачная перспектива разрывала сердце бедняжки, пока Мистер Удивительный находился в полете. Именно это чаще всего вызывало нервные расстройства у жены пилота в космическую эру. Ведь для астронавта полет состоял из того, чтобы пролететь на ракете и, если Бог даст, не облажаться. А для его жены полет состоял из… пресс-конференции.

Вопросы Животного были на удивление бесхитростными, и все же на них нелегко было ответить. Стоило ответить на один, и вы просто увязали в следующих.

– Что у вас на душе?

– Что бы вы посоветовали другим женщинам, чьи мужья

окажутся в опасной ситуации?

– Какое блюдо вы прежде всего приготовите для Гордона (Эла, Гаса, Джона, Скотта, Уолли)?

– Вы чувствовали себя рядом с ним, когда он был на орбите?

Выбери один из них! Попытайся ответить!

Возникали и проблемы с этикетом. Порою Благовоспитанное Животное осаждало дом не только жены, но и матери. Мать Гленна стала очень популярна на телевидении. Она выглядела и говорила так, как полагалось Идеальной Матери Астронавта. У нее были седые волосы и очаровательная улыбка. А когда Уолтер Кронкайт на канале Си-Би-Эс связался с Мыса с Нью-Конкордом, чтобы сказать ей несколько слов, она воскликнула: «Ах да, Уолтер Кронкайт!» - словно приветствовала кузена, которого не видела много лет. Однако кого полагалось интервьюировать после полета первым: жену, мать или президента? Мнения были разными, и это лишь усугубляло напряжение. Но вне зависимости от этого порядка жена не могла отделаться. Даже Рене, скрывавшаяся во время полета Скотта, покорно отправилась на пресс-конференцию, устроенную на базе на Мысе. Теперь жены приходили поддержать жену полетевшего астронавта не потому, что ее муж находился в опасности, а потому, что ей предстояло столкнуться с телекамерами. Жены старались взбодрить бедняжку перед *истинным испытанием.* Они любили по такому поводу разыгрывать сценку про Скуэрли Стейбла. Одна из жен - в этой роли очень хороша была Рене Карпентер - изображала Нэнси Такую-то с телевидения; она подносила ко рту кулак, как будто держала микрофон, и говорила:

– Мы находимся перед скромным пригородным домом Скуэрли Стейбла, знаменитого астронавта, который только что завершил свою историческую миссию. Здесь его милая жена, Примли Стейбл. Вы, должно быть, счастливы, горды и благодарны в этот момент?

Затем она совала кулак под подбородок другой жене, и та говорила:

– Да, Нэнси, это правда. Я сейчас счастлива, горда и благодарна.

– Скажите нам, Примли Стейбл… Можно, я буду называть вас просто Примли?

– Конечно, Нэнси.

– Скажите, Примли, что вы чувствовали во время взлета, в тот самый момент, когда ракета вашего мужа начала подниматься от земли, отправляя его в историческое путешествие?

– По правде говоря, Нэнси, я пропустила эту часть. Я очень устала, потому что встала рано утром и задергивала занавески,

чтобы люди с телевидения не совались в окна.

– У вас, наверное, был комок в горле размером с теннисный мяч?

– Да, примерно такого размера, Нэнси. С теннисный мяч.

– И, наконец, Примли, я знаю, что самая важная молитва в вашей жизни была услышана: Скуэрли благополучно вернулся из космоса. Но может быть, у вас еще есть какое-нибудь желание?

– Конечно, Нэнси, я хочу вакуумный пылесос «Электролюкс» со всеми насадками…

И они покатывались со смеху при мысли о том, что за простофиля это Благовоспитанное Животное. И все же… от этого не становилось легче, когда приходила ваша очередь.

Полет Гордо должен был продлиться тридцать четыре часа, то есть Труди ожидала самая продолжительная осада из тех, что когда-либо устраивало Животное. К ней прибыли две группы жен. Луиза Шепард привезла в своем кабриолете жен «первых семерых». Позже прибыли несколько жен «следующих девяти»: Мэрилин, жена Джима Ловелла; Пэт, жена Эда Уайта; Джен, жена Нила Армстронга; Барбара, жена Джона Янга. Они все пытались слушать радиопереговоры Гордо по высокочастотному приемнику, который Труди одолжил Уолли Ширра. Этот приемник находился в капсуле Уолли во время его полета. Но они почти ничего не слышали, кроме помех. Они устроились в заднем дворе, где их не могло видеть Животное, смотрели трансляцию полета и ели пирог. Соблюдая негласные традиции, подруги и соседки принесли много еды. Во время девятой орбиты, которая началась примерно в 19.30, Гордо должен был поспать несколько часов, и Труди решила, что она и две ее дочери, Джен и Кэм, тоже должны немного отдохнуть. Наутро Гордо все еще находился в космосе - он провел там уже двадцать четыре часа, - Животное по-прежнему караулило за дверью, а чувство опасности стало еще сильнее. Примерно в полдень, когда Гордо пошел на свои последние четыре орбиты, из телевизионных репортажей выяснилось, что в капсуле начались электрические проблемы. А во время предпоследней орбиты они усилились. Теперь казалось, что Гордо придется выравнивать капсулу перед вхождением в атмосферу вручную, без какой бы то ни было помощи автоматической контрольной системы. Труди позвонил Дик Слейтон. Он сказал, что ей и детям не стоит беспокоиться, потому что Гордо отрабатывал ручное вхождение в атмосферу множество раз на процедурном тренажере.

– Это то, что ему всегда хотелось сделать, - сказал он.

Что ж, у Гордо будет куча дел. А Труди оставалось лишь готовиться к следующему шагу. Если Гордон начинает вхождение

в атмосферу, то очень скоро… она выйдет за дверь, столкнется с Животным, его камерами и микрофонами и пройдет через пресс-конференцию…

Тем временем у Гордо дела пошли не лучшим образом. Сразу после взлета он сказал Уолли Ширре, который был диспетчером:

– Чувствую себя отлично, старина… Все системы работают.

Ученых, которым наконец позволили провести во время полета несколько экспериментов, интересовали пределы приспособляемости к невесомости. Они надеялись увидеть, каково ему будет спать, хотя не были уверены, что им удастся это узнать за время тридцатичасового полета - из-за высокого возбуждения астронавта. Но они зря беспокоились. Старина Гордо заснул во время своей второй орбиты, даже несмотря на то, что его костюм перегревался и постоянно приходилось регулировать температуру. Одним из его заданий было собирать образцы мочи через определенные интервалы. Он покорно это делал. Так как в состоянии невесомости было невозможно переливать мочу из приемников, шарики жидкости начинали плавать по всей кабине; у Гордо имелся шприц, чтобы переливать мочу из приемника в контейнер. Но шприц подтекал, и вскоре вокруг Гордо стали плавать зловонные янтарные шарики. Он периодически пытался согнать их в один большой шар, а затем вновь приступал к заданиям, включавшим эксперименты со светом и фотографией, вроде тех, что были у Карпентера. Гордо был действительно прекрасен. Он вел себя гораздо спокойнее, чем Ширра, и никто не верил, что такое возможно. Время от времени он выглядывал в окно и читал людям на земле небольшие лекции в своем стиле.

– Внизу Гималаи, - говорил он.

Казалось, ему нравится само звучание этого слова. В оклахомском произношении Гордо оно выходило очень потешным.

На девятнадцатой орбите (оставалось пройти еще три) уровень *g* стал нарастать, словно капсула начала вхождение в атмосферу. Более того, капсула стала вращаться, как при спуске в атмосферу для увеличения устойчивости. Автоматическая контрольная система начала производить операции спуска, хотя капсула по-прежнему находилась на орбите и ничуть не уменьшила скорости. Электрическая система давала сбои. На следующей, двадцатой, орбите пропали все показания положения. Это означало, что Купер должен был выравнивать капсулу вручную. На предпоследней, двадцать первой, орбите автоматическая система полностью вышла из строя. Куперу теперь предстояло устанавливать угол атаки капсулы вручную, ориентируясь по горизонту; кроме того, надо было сохранять

устойчивость капсулы по трем осям - крена, вращения и рыскания, - с помощью ручного регулятора, а также вручную включать тормозные двигатели. Тем временем из-за электрических неполадок что-то случилось с кислородным балансом. В капсуле, а также внутри костюма и шлема Купера, начала накапливаться двуокись углерода.

– Да, дела немного ухудшились, - сказал Гордо.

Это был тот самый старый добрый тягучий говорок. Гордо произнес эти слова, как пилот пассажирских авиалиний, который, только что чудом избежав двух неизбежных столкновений и оказавшись наконец в поле зрения радаров и диспетчерской башни, говорит по внутренней связи: «Леди и джентльмены, мы приближаемся к Питтсбургу и хотим воспользоваться возможностью поблагодарить всех летающих американцев. Надеемся вскоре увидеть вас снова». Это был Йегер второго поколения. Купер чувствовал себя неплохо. Он знал, что внизу все сходят с ума от беспокойства. Но разве не этого всегда хотелось ему и другим парням? Им хотелось полностью осуществить вхождение в атмосферу вручную, стать *настоящими пилотами* проклятой капсулы, а инженеры всегда содрогались при одной этой мысли. Что ж, теперь у них нет другого выбора, а у него есть еще рычаги управления. Кроме того, во время своей последней орбиты ему придется держать капсулу под нужным углом на глаз, на ночной стороне Земли, а затем, вскоре после того, как он выйдет на свет над Тихим океаном, включить тормозные двигатели. Ничего страшного. Просто добавить всему этому немного спортивного духа, вот и все. И Гордо выровнял капсулу, нажал кнопку включения тормозных двигателей и приземлился на воду даже ближе к авианосцу «Кирсейдж», чем Ширра.

Никто не мог отрицать это… Братья, старые или новые, не могли этого не видеть: когда подули злые ветры, старина Гордо показал всему миру нужную вещь в чистом виде.

Следующую неделю Гордо был самым знаменитым из всех астронавтов, за исключением разве что самого Джона Гленна. Старина Гордо, которого собратья всегда считали замыкающим шествие… Он ехал на заднем сиденье лимузина, а парад следовал за парадом. Гонолулу, Какао-Бич, Вашингтон, Нью-Йорк… И какие это были парады! Парад с забрасыванием серпантином в Нью-Йорке был одним из крупнейших: того же размаха, что и чествование Гленна, с транспарантами вдоль дороги, на которых было написано что-нибудь вроде «Гордо Купер - просто супер!» - буквами высотой в три-четыре фута. Более того, он выступал на объединенном заседании Конгресса, как Гленн. «Образцовый полет» вроде полета Ширры таким и оставался, но в нем не было

ничего от фильма ужасов, что могло бы захватить воображение. А Гордо был, кроме того, первым американцем, который провел в космосе целый день и сравнял счет в игре с Советами. Звание героя поединка казалось гораздо почетнее, чем когда-либо.

далее
в начало
назад

15. ПУСТЫНЯ

Во время полета Гордона Купера на военно-воздушную базу Эдвардс вернулся Чак Йегер. Ему было всего тридцать девять - столько же, сколько Уолли Ширре и Алану Шепарду, и на два года меньше, чем Джону Гленну. На голове Йегера больше не было той шапки черных вьющихся волос, которую все видели в Эдвардсе на фотографиях, изображающих Чака выходящим из X-1 в октябре 1947 года. И на лице Йегера появилось больше морщин. Факт типичный для военных пилотов этого возраста, и виной тому были не столько тяготы службы, сколько солнечные лучи, которым вы подвергались двенадцать месяцев в году на взлетно-посадочных полосах. У Йегера было все то же красивое мускулистое телосложение. Он летал на сверхзвуковых истребителях, как любой полковник военно-воздушных сил. За те десять лет, что прошли после его последнего рекордного полета здесь, в Эдвардсе, когда он достиг скорости 2,4 Мах на X-1 A, Йегер действительно не слишком-то изменился. Но нельзя было сказать это о самом Эдвардсе.

Когда в 1954 году Йегер уволился, заведение Панчо еще существовало. Сегодня же база была переполнена военными и штатскими сотрудниками: из штаба, авиации, НАСА, даже из флота, - и каждый из них имел какое-то отношение к программе X-15. А в четыре часа пополудни самым главным было на бешеной скорости промчаться от кондиционеров в офисах до кондиционеров в типовых домах в Ланкастере.

Все это Йегер уже знал, и к этому легко было привыкнуть. Он командовал эскадрильей F-100 на военно-воздушной базе Джордж, в пятидесяти милях на юго-восток от Эдвардса, все в той же полосе доисторических высохших озер. Йегер, Гленнис и их четверо детей жили в Викторвилле - в такой же новостройке, что и в Ланкастере, посреди бесплодной пустоши и небольшой гряды пригородных домов, выстроившихся вдоль междуштатного шоссе 15. Те же самые старые деревья Джошуа, напоминавшие скорее траву, и машины, мчавшиеся на бешеной скорости из Лос-Анджелеса в Лас-Вегас. Но все это ничуть не раздражало Йегера. Как командир эскадрильи сверхзвуковых истребителей, он проводил тренировочные операции и маневры почти по всему миру, вплоть до Японии. Кроме того, никто не шел служить в авиацию ради прелестей домовой архитектуры. У него было стандартное жилье полковника, который, прослужив двадцать лет, получал лишь немногим более двухсот долларов в неделю, включая дополнительную плату за полеты и деньги на жилье…

Без всяких там контрактов с журналами и других нетипичных привилегий…

Два года назад Йегера опять перевели в Эдвардс на пост директора по летным испытаниям. В 1962 году была создана новая Летная школа аэрокосмических исследований, а Йегер назначен ее директором. Летной школе отводилась важная роль в собственной космической программе военно-воздушных сил. Военно-воздушные силы собирались всерьез заняться космосом после взлета первого «Спутника» - только чтобы помешать решению Эйзенхауэра передать космическую программу в руки штатских. Теперь в авиации хотели создать военную программу независимо от НАСА, с использованием космических кораблей типа Х-20 и различных аппаратов с «поднимающимся фюзеляжем»: это были бескрылые корабли, форма корпуса которых помогала осуществлять аэродинамический контроль над ними при спуске в земную атмосферу, - и Лаборатории пилотируемых орбитальных полетов, которая должна была стать космической станцией. «Боинг» на своем заводе в Сиэттле построил первый Х-20. Необходимый для него ракетный двигатель «Титан 3С» был практически готов, а шестеро пилотов уже собирались приступить к тренировкам перед орбитальным полетом.

Конечно, Х-20 и Лаборатория пилотируемых орбитальных полетов еще не были в рабочем состоянии. Тем не менее казалось очень важным то, что на роль астронавтов выбирались военные пилоты. Престиж звания астронавта был чрезвычайно высок, и военно-воздушные силы решили стать главным поставщиком этой новой породы пилотов. Четверо из девяти астронавтов, отобранных в 1962 году, еще до основания Летной школы аэрокосмических исследований, были из военно-воздушных сил, и считалось, что этого мало.

По правде сказать, начальство слегка помешалось на подготовке астронавтов. Для лучших стажеров даже учредили в Вашингтоне «школу шарма». Лучшие молодые пилоты из Эдвардса и Райт-Паттерсона направлялись в Вашингтон и обучались тому, как производить впечатление на отборочные комиссии НАСА в Хьюстоне. И все это - на полном серьезе! Там они слушали болтовню генералов авиации, включая самого генерала Лемея. Они обучались вести беседу, и это была самая серьезная часть подготовки. Нашлось место и для этикета. Им говорили, что следует надевать перед собеседованиями с инженерами и астронавтами. Носки должны доходить до колена: когда вы садитесь и кладете ногу на ногу, не должно виднеться голой кожи между носками и обшлагами брюк. Им рассказывали,

что нужно пить на общественных вечеринках в Хьюстоне: алкоголь, в соответствии с кодексом полета-и-выпивки, но в виде коктейля, будь то бурбон или скотч, и только одну порцию. Им рассказывали, как следует держать руки на бедрах (если придется). Большие пальцы должны смотреть назад, а остальные - вперед. Только женщины и дизайнеры держат пальцы наоборот.

И парни с готовностью проходили через все это. Без единого смешка! Страсть начальства к астронавтике была ничто по сравнению со страстью самих молодых пилотов. У Эдвардса всегда имелись точные координаты на карте вершины пирамиды нужной вещи. И теперь это был лишь еще один шаг на пути вверх. Эти ребята проходили через школу Чака Йегера, чтобы получить билет в Хьюстон.

Чары космической программы были так сильны, что больше против нее не выдвигалось никаких возражений. В дополнение к возможностям получить славу, почести и стать знаменитостью все новички видели кое-что еще. Это «кое-что» просто сияло в небе. О нем говорили за пивом в каждом офицерском клубе на каждой воздушной базе страны. Это была Жизнь астронавта. Молодые знали о ней все. Она существовала выше радуги, в Хьюстоне, штат Техас. Контракт с «Лайфом»… Двадцать пять тысяч долларов в год в дополнение к жалованию… настоящие дома в пригороде, построенные по заказу… Никаких унылых лачуг с крышами из асбеста или дерна, качающихся от песчаных бурь… бесплатные «корветы»… вкуснейшие бесплатные обеды по всей Америке… и аппетитнейшие девчушки! Стоило только протянуть руку! Именно так! Настоящая запретная мечта летучего жокея о *привилегиях* воплощалась в жизнь, и все эти новички ожидали ее, как люди, верящие в чудеса…

Кое-кто из опытных пилотов покачивал головой. Если человек повсюду мог получить свою долю, значит, мир не подходил к концу. Но мечтать об этом проклятом воздушном цирке… А еще хуже, конечно, был контракт с «Лайфом», потому что ставить работу тест-пилота на коммерческую основу означало лишь напрашиваться на неприятности. Если у человека была возможность летать на машинах стоимостью во много миллионов долларов, если ему удавалось оставить след в истории, это была более чем достаточная компенсация.

Йегер летал на Х-1 за обычное жалование, 283 доллара в месяц. Для него этого было достаточно. Он довольствовался тем, что ему принадлежало в этом мире, и не просил большего.

А что все это значило для молодых парней? Вероятно, не очень много. Даже то, что проект Х-15 переживал свои лучшие времена и все это видели, не изменило новый порядок вещей. В

июне Джо Уокер на X-15 достиг скорости 5,92 Мах, или 4104 мили в час, что подвело проект вплотную к намеченной оптимальной скорости - «выше 6 Мах». В июле Боб Уайт поднялся на 314 750 футов, или 59,6 мили, причем 9,6 мили пришлось на космос (отметка «пятьдесят миль» теперь официально считалась границей космоса), что значительно превысило цель проекта - двести восемьдесят тысяч футов. Эти и другие, менее зрелищные, полеты на X-15 обеспечивали данные о перегревании (из-за воздушного трения) и устойчивости, на которых в будущем должна была основываться конструкция всех сверхзвуковых самолетов - как коммерческих, так и военных. Ракета XLR-99, которой был оснащен X-15, давала пятьдесят семь тысяч фунтов осевой нагрузки, система «Меркурий-Редстоун» - семьдесят восемь тысяч, «Меркурий-Атлас» - 367 тысяч. Вскоре должен был появиться X-20 с ракетой «Титан-3» - два с половиной миллиона фунтов осевой нагрузки: первый корабль, который во время орбитального полета от начала и до конца будет управляться пилотом. Пилот сможет посадить его где угодно, избегая огромных затрат и опасностей океанских спасательных операций «Меркурия», где были задействованы авианосцы, разведывательные самолеты, вертолеты, водолазы и запасные корабли, расставленные почти по всему миру.

У студентов Йегера имелся шанс пережить нечто очень напоминающее подобное космическое пилотирование. Они отправлялись в учебные полеты на F-104. Это был истребитель-перехватчик, построенный как конкурент MiG-21, над которым сейчас работали русские. F-104 достигал пятидесяти футов в длину и имел очень тонкие крылья длиной всего семь футов каждое, установленные в задней части фюзеляжа, близко к хвостовому узлу. Пилот и его напарник сидели в носовой части. Истребитель F-104 был построен для скоростного боя, и этим все было сказано. Он мог подниматься на скоростях выше 1 Мах и достигать в горизонтальном полете 2,2 Мах. Чем быстрее он шел, тем был устойчивее; правда, на низких скоростях он оказывался неустойчивым и слишком чувствительным к рычагам управления, с дурной тенденцией срываться в крен, а затем - во вращение и штопор. А на скорости планирования казалось, что он просто собирается рухнуть вниз, как кусок трубы. Поупражнявшись на симуляторе F-104, студенты Йегера поднимали корабль на высоту тридцать пять тысяч футов, развивая скорость до 2 Мах, а затем наклоняли его под углом в сорок пять градусов и пытались «проделать дырку в небе». Перегрузки вдавливали их в кресла, корабль взмывал вверх, словно снаряд, бледно-синее небо становилось сине-черным, потом перегрузки исчезали, и они

плыли по верхушке дуги, на высоте примерно семьдесят пять тысяч футов, в молчании и невесомости - братья знали, что это такое!

…А парни считали это забавным. Если уж вам не суждено стать астронавтом, то можно полетать на Х-15 или Х-20…

Йегер любил устраивать со своими студентами шуточные воздушные бои, просто чтобы… набирались опыта. Лишь очень немногие из парней бывали в бою, и они почти ничего не знали о критических пределах истребителя при выполнении сложных маневров. Они знали, где находилась «оболочка конверта», но не имели ни малейшего понятия, как ее немного растянуть… не порвав при этом. Йегер регулярно читал им нотации, но они воспринимали это как должное. В эти дни путь к вершине, то есть к званию астронавта-испытателя, подразумевал, что нужно делать большие успехи во многих вещах, но не быть при этом «чертовски горячим», как называли это пилоты за пивом. Баланс пилотских навыков и техники - вот что главное. Дублер Джо Уокера в проекте Х-15, Нил Армстронг, был типичным представителем этой новой породы. Немногие могли оценить Армстронга. У него были светлые волосы, подстриженные «ежиком», и маленькие бледно-голубые глаза. В его лице не было ни одной черты, которую вы могли бы запомнить, а выражение лица практически никогда не менялось. Если вы о чем-то спрашивали Армстронга, то он просто таращился на вас этими бледно-голубыми глазами; вы уже собирались повторить вопрос, думая, что он его не понял, и тут - *щелк!* - он разражался длинной, спокойной, отлично построенной и продуманной фразой, касавшейся анизотропных функций, траекторий для многократного воздушного боя или еще чего-то, о чем вы его спрашивали. Казалось, во время заминок с ответом данные поступали в его внутренний компьютер. В прошлом году Армстронг как раз готовился к взлету на Х-15 со дна высохшего озера, когда Йегер, как директор летных испытаний, заявил, что дно озера слишком тинистое из-за прошедших дождей. Армстронг ответил, что метеорологические данные о ветре и температуре указывают на возможность взлететь и с такой поверхности. Йегеру позвонили из НАСА, попросили на небольшом самолете отправиться на озеро и произвести осмотр почвы.

– Ну уж нет, - сказал он. - Я летаю над этими озерами уже пятнадцать лет и знаю, что они тинистые. Я не собираюсь отвечать за поломку самолета военно-воздушных сил.

Тогда, быть может, он полетит туда на самолете НАСА? Нет, сказал Йегер, такой поломки он тоже не хочет иметь на своем счету. Наконец было решено, что он полетит на заднем сиденье, а

за рулем будет Армстронг, на которого ляжет вся ответственность. Как только они приземлились, Йегер сказал, что тина забьет шасси намертво. Так и случилось. Теперь они безнадежно застряли в тине, а гряда холмов блокировала радиосвязь с базой.

– Ну что ж, Нил, - сказал Йегер, - через несколько часов стемнеет, температура упадет до нуля, а мы застряли здесь намертво и одеты только в ветровки. Что скажешь?

Армстронг уставился на него, компьютер заработал, но ничего не выдал. Спасательный отряд с базы, настороженный пропажей радиосвязи, нашел их до наступления темноты - так появилась история, которая несколько дней веселила ветеранов.

Тем не менее у этой новой породы пилотов тоже была самая настоящая нужная вещь, как и у легендарных ветеранов былых времен. Тот же Армстронг более сотни раз взлетал с палубы авианосцев во время корейской войны и неплохо поработал с X-15. Были еще парни вроде Дейва Скотта и Майка Адамса, студентов школы Йегера. Однажды они совершили низкую посадку с преодолением лобового сопротивления на F-104. При этом маневре, симулировавшем посадку X-15, вы включали дожигатель топлива для увеличения скорости и устойчивости, выпускали закрылки и пытались опустить корабль на посадочную полосу на скорости двести узлов. Когда Скотт и Адамс приблизились к земле, неисправные «веки» дожигателя открылись слишком широко и осевая нагрузка упала - теперь она составляла двадцать-тридцать процентов от максимума. Визуально они могли понять, что корабль опускается слишком быстро. Скотт, сидевший за рычагами управления, привел их в действие, но практически не получил никакой реакции. Они падали, как кирпич. Адамс, сидевший сзади, знал, что первым коснется посадочной полосы хвост - из-за угла атаки, - если Скотт не справится с управлением. Он сказал Скотту по рации, что в таком случае он катапультируется. Хвост коснулся земли, и в этот момент Адамс дернул за кольцо и катапультировался на нулевой высоте. Скотт решил остаться в корабле. Брюхо корабля чиркнуло по посадочной полосе, и он стал раскачиваться из стороны в сторону. Когда машина наконец-то остановилась, Скотт оглянулся и увидел, что двигатель заклинило прямо в том месте, где должен был находиться Адамс. Они приняли верное решение. Адамса выбросило вверх, и он благополучно опустился на парашюте. А устройство катапультирования Скотта сломалось при посадке, и если бы он дернул за кольцо - как взрыва нитроглицеринового заряда, так и частичного катапультирования, - его бы убило.

На Йегера произвели огромное впечатление эти два решения, которые парни приняли на самом краю бездны. Вот вам прекрасный пример нужной вещи! А когда несколько месяцев назад в НАСА объявили, что набирается третья группа астронавтов, оба парня тут же откликнулись, хотя казалось, что Адамса больше интересовал проект X-15. Но сами пилоты X-15 тоже поглядывали на Хьюстон. Армстронг завербовался тут же, как только разрешили набирать штатских, и был теперь астронавтом группы 2. А еще он получил благословение Джо Уокера. Уокер и сам подумывал об участии в проекте, но возраст - ему было сорок два - заставил его воздержаться.

Вот так теперь выстраивалась пирамида. Старый аргумент - то, что астронавт будет всего лишь пассажиром, наблюдающим за работой автоматической системы, - больше не имел никакой силы. Теперь пилоты предусматривались практически для всех сверхзвуковых аппаратов будущего, как космических, так и атмосферных. А «Меркурий» был лишь одним из первых. В апреле 1953 года Йегер произнес речь, сказав в частности, что некоторые из истребителей будущего смогут найти мишень, поразить ее, вернуться на базу и приземлиться самостоятельно. Единственное, для чего будет нужен пилот, - произвести взлет и решить, что делать в случае сбоя электроники. Тогда эти истребители будущего казались чем-то очень далеким. Но теперь, десять лет спустя, такие системы уже активно применялись. Они даже использовались для автоматической посадки истребителей F-4 на палубу авианосца. Пилот мог убрать руки с рычагов управления и просто дать компьютерам опустить самолет на качающуюся плиту палубы. Сверхзвуковые грузовые и пассажирские самолеты тоже должны были стать автоматизированными настолько, что пилоту придется время от времени дергать рычаг лишь для того, чтобы почувствовать себя *пилотом.* Проклятая безопасность! Разрабатывали даже автоматическую систему, чтобы провести X-15 через атмосферу под точным углом атаки. Возможно, эпоха летучих жокеев близилась к концу.

Все это Йегер понимал. На великой пирамиде не могло быть устойчивого положения. Шестнадцать лет назад, когда он прибыл в Мьюрок, ему было лишь двадцать четыре года и мало кто из пилотов знал о его существовании. При этом большинство летчиков думало, что «звуковой барьер» прочен, как стена. Но стоило ему достичь скорости 1 Мах, все пошло по-иному. А теперь существовали космонавты и астронавты, и правила игры вновь поменялись. Можно было от души пофилософствовать на эту тему. Но что окончательно добило Йегера, так это случай с Эдом Дуайтом.

В начале года начальство сообщило Йегеру решение президента Кеннеди о том, что в НАСА должен быть хотя бы один астронавт-негр. Кеннеди обратился по этому поводу в Министерство обороны, то, в свою очередь, связалось с начальством военно-воздушных сил, а в результате все шишки достались Йегеру. Пилотом, на которого пал выбор, оказался капитан авиации Эд Дуайт. Он прошел обучение в Летной школе аэрокосмических исследований и отбор в НАСА. Тучи сгустились довольно быстро. Дуайт проходил общий курс летных испытаний вместе с другими двадцатью пятью кандидатами. Но на курс космических полетов из-за ограниченных возможностей могли принять лишь одиннадцать лучших студентов, а Дуайт к ним не относился. Йегер не знал, как помочь парню обойти других юных львов, отчаянно хотевших стать астронавтами. Практически каждую неделю из Вашингтона приезжала группа юристов Отдела по гражданским правам при Министерстве юстиции, которое возглавлял Бобби, брат президента. Юристы щурились на солнце, задавали множество вопросов по поводу отношения к Эду Дуайту и делали пометки. Йегер говорил, что не знает, как помочь Дуайту обойти других парней. Через неделю юристы приезжали снова, вновь щурились на солнце и делали пометки. Казалось, вся школа - это дело Эда Дуайта с приложением в виде нескольких классных комнат и военного оборудования. Наконец был достигнут компромисс: Дуайта допустят к обучению космическим полетам, но тогда возьмут и всех тех, кто котируется выше него. Именно таким образом вместо одиннадцати студентов курс космических полетов проходили четырнадцать, включая капитана Дуайта. Тем временем, похоже, Белый дом сообщил негритянской прессе, что Дуайт станет «первым негритянским астронавтом»: его стали приглашать на публичные выступления. Но все равно Дуайт находился на грани провала, и надежды на то, что НАСА примет его в астронавты, были очень слабыми.

Все это сбивало с толку. На верхних уровнях огромного зиккурата расовый вопрос раньше никогда не поднимался. Неписаные правила подразумевали, что у вас либо есть нужная вещь, либо ее нет, а остальное не имело значения. Когда в 1959 году были отобраны семеро астронавтов «Меркурия», тот факт, что все они были белыми и протестантами, явился лишь дополнительным свидетельством добродетелей этих американцев из маленьких городков. Но теперь, четыре года спустя, Кеннеди, которого на выборах 1960 года поддерживали национальные меньшинства, стал поднимать расовый вопрос во многих областях. Фраза «белый протестант» приобретала совсем другое значение; появилась возможность рассматривать астронавтов как

белых североевропейского происхождения. По сути это ничуть не мешало им быть астронавтами. Это было типично для кадровых военных вообще. По всему миру кадровые военные происходили из «уроженцев» или «старых поселенцев». Даже в Израиле, который существовал как независимое государство едва лишь на протяжении жизни одного поколения и где политическая власть принадлежала эмигрантам из Восточной Европы, офицерский корпус состоял в подавляющем большинстве из «настоящих израильтян» - мужчин, родившихся или живших с детства в довоенных еврейских поселениях бывшей Палестины. Другой общей отличительной чертой астронавтов являлось то, что все они были первыми или единственными сыновьями. Но это тоже не имело никакого особого значения; исследования вскоре выяснили, что первые или единственные сыновья доминировали во многих занятиях, включая и учебу. (В эпоху, когда среднее количество детей в семье было едва лишь больше двух, в двух случаях из трех любой мужчина оказывался первым или единственным сыном.) Но подобные факты не могли смягчить Белый дом, потому что астронавт, воин поединка, теперь имел гораздо большее политическое значение, чем любой другой вид пилотов за всю историю.

Косые взгляды и перешептывания продолжались и в тот день, когда доставили NF-104. Возможно, и по этой причине новый монстр так понравился Йегеру. Ведь все накопившееся в мире политическое коварство, начиная с Макиавелли и заканчивая Джоном Маккормаком, не имело никакого значения в NF-104 на высоте шестьдесят пять тысяч футов. Специально для Летной школы аэрокосмических исследований были разработаны два не совсем обычных устройства. Одним из них являлся симулятор космического полета - устройство куда более реалистичное и сложное, чем процедурный тренажер «Меркурия» или любой другой симулятор, бывший на вооружении НАСА. Вторым же был NF-104 - истребитель F-4 с ракетным двигателем, установленным на выходной трубе. Ракетный двигатель потреблял перекись водорода и топливо JP4 и должен был давать шесть тысяч фунтов осевой нагрузки. Это напоминало какой-нибудь супердожигатель топлива. Главный двигатель в сочетании с обычным дожигателем поднимал вас на высоту примерно шестьдесят тысяч футов, а затем вы включали ракету и поднимались на сто двадцать - сто сорок тысяч футов. По крайней мере, так утверждали инженеры. Планировалось, что студенты школы потренируются на симуляторе космического полета, а затем наденут серебряные компенсирующие костюмы, как у астронавтов, поднимут NF-104 на сто двадцать тысяч футов и выше по огромной дуге и

переживут при этом две минуты невесомости. Во время этого интервала им предстояло усовершенствовать пользование реактивным управлением - двигателями, работающими на перекиси водорода, которые были установлены во всех аппаратах, поднимавшихся выше ста тысяч футов, в том числе в X-15, X-20 и капсуле «Меркурия».

Единственная проблема заключалась в том, что никто не был знаком с NF-104. Никто не знал, как он будет себя вести в слабой молекулярной структуре атмосферы выше ста тысяч футов, каковы будут границы его аэродинамических характеристик. F-104 создавался как высокоскоростной перехватчик, и когда вы пытались заниматься на нем чем-нибудь другим, он становился, как говорили, «непрощающим». Пилоты уже начали отказываться от F-104 только потому, что его двигатель часто воспламенялся, и они падали на землю, как связка автомобильных ключей. Но Йегер полюбил эту чертову штуковину. Она чувствовала себя в воздухе прекрасно, словно летучая мышь. Как директор Летной школы аэрокосмических исследований, он не упустил возможности испытать NF-104, точно на машине уже было написано его имя.

Главной причиной тестирования явилось то, что машина должна была использоваться в школе, но имелось и еще кое-что. Тот, кому первым удастся показать оптимальные аэродинамические характеристики NF-104, установит новый мировой рекорд высоты на самолете, который поднимается в воздух своими собственными силами. Нынешний рекорд - 113 890 футов - был установлен Советами в 1961 году на E-66A, реактивном самолете с дельтовидными крыльями. X-2 и X-15 могли взлететь и выше, но их приходилось поднимать в воздух с помощью более крупного корабля, прежде чем срабатывали их собственные ракетные двигатели. Космические корабли «Меркурий» и «Восток» поднимались автоматическими ракетами, которые затем сбрасывались за борт. Конечно, теперь, когда начались космические полеты, все рекорды, установленные на самолетах, утратили свой блеск. Это было все равно что пытаться установить новый рекорд на поезде. Чак Йегер не устанавливал рекордов уже десять лет - с тех пор как в декабре 1953 года в небе над Эдвардсом на X-1A достиг отметки 2,4 Мах, пережив при этом страшнейшую скоростную неустойчивость корабля. Теперь Йегер опять готовился к прорыву - здесь, у сверкающей призрачной поверхности озера Роджерс, под этим бледно-голубым небом пустыни, и он снова был полон энергии. И если славные парни из его школы смогут с его помощью - и с помощью этой дикой необъезженной зверюги - ощутить хотя бы несколько вольт той

древней праведной религии… Что ж, это было бы совсем не плохо.

Йегер совершил на NF-104 три контрольных полета, постепенно доведя высоту подъема до ста тысяч футов, где должны были проявиться пределы аэродинамических характеристик. А теперь он готовился совершить второй из двух серьезных предварительных полетов. Завтра ему предстояло пойти на рекорд. На вершине мира наступило совершенно безоблачное, великолепное утро. И в утреннем полете все прошло точно по плану. Он поднял корабль на высоту сто восемь тысяч футов, включив ракетный двигатель на высоте шестьдесят тысяч. Ракета повела корабль вверх под пятидесятиградусным углом атаки. Одной из неприятных особенностей этого корабля была его нелюбовь к большим углам. При любом угле выше тридцати градусов его нос задирался вверх, словно корабль готовился сорваться в штопор. Но на высоте сто восемь тысяч футов этой проблемы не возникало. Воздух здесь был настолько разреженным, близким к чистому «космосу», что реактивное управление работало великолепно. Йегеру нужно было лишь толкнуть коленом боковой ручной регулятор, и двигатель, стоявший на носу самолета, возвращал нос в исходную позицию. Теперь Йегер находился в идеальном положении для спуска в густые слои атмосферы. Ему оставалось в последний раз изучить этот район, прежде чем завтра он пойдет на прорыв.

На высоте сорок тысяч футов Йегер начал набирать скорость. Он включил дожигатель, и его отбросило к спинке кресла: двигатель развивал теперь примерно шестнадцать тысяч фунтов осевой нагрузки. Когда стрелка махометра достигла отметки «2,2», он потянул за рычаг и начал подъем. Дожигатель должен был поднять его на шестьдесят тысяч футов, прежде чем кончится топливо. Именно в этот момент он включил ракетный двигатель. Ужасный толчок… Йегера снова отбросило назад в кресле. Нос самолета задрался вверх на семьдесят градусов. Перегрузки начали расти. Самолет несся прямо в синеву неба. На высоте семьдесят восемь тысяч футов загорелась лампочка на консоли… как обычно. Главный двигатель перегревался от ужасной силы трения при подъеме. Йегер отключил двигатель, но ускорение не прекращалось. Кто знает это ощущение, тот все поймет. Эта машина просто фантастическая! Сто тысяч футов… Он выключает ракетный двигатель. Подъем по-прежнему продолжается. Перегрузки исчезают, и вас словно бы подбрасывает вперед… Наступает состояние невесомости - корабль достиг вершины дуги… Сто четыре тысячи футов… Полная тишина… Высота двадцать миль… Небо почти черное. Йегер смотрит прямо в него,

потому что нос корабля задран вверх. Угол атаки по-прежнему около пятидесяти градусов. Йегер достигает вершины дуги и начинает спуск. Он толкает боковой рычаг, чтобы опустить нос корабля. Но ничего не происходит… Он слышит, как срабатывает двигатель, но нос не шевелится. Он по-прежнему задран вверх. Йегер снова включает двигатель… Черт! Нос не опускается. Теперь он отчетливо понимает всю картину. В это утро на высоте сто восемь тысяч футов воздух настолько разреженный, что не оказывает никакого сопротивления, и можно легко опустить нос включением двигателей. А на высоте сто четыре тысячи футов воздух достаточно плотный, чтобы оказывать аэродинамическое давление, и двигатели не могут его преодолеть… Он продолжает дергать рычаги реактивного управления… Из сопла на носу корабля вырываются струи перекиси водорода, но ничего не происходит. Йегер продолжает падать, а нос по-прежнему смотрит вверх. Пределы характеристик! Вот они, получите! «Конверт» не хочет раздвигаться. И корабль срывается в плоский штопор. Он вращается вокруг своего центра тяжести, как вертушка на палочке. А голова Йегера приходится на внешнюю грань этой окружности и тоже вращается. Он снова дергает боковой рычаг. Перекись водорода закончилась. В главном двигателе остается шестьсот фунтов топлива, но они сейчас бесполезны. Чтобы снова включить двигатель, нужно пустить корабль в пикирование носом вниз, прогнать воздух через впускную трубу и дать двигателю набрать обороты. Без оборотов не будет гидравлического давления, без него вы не сможете сдвинуть стабилизаторы на хвосте, а без стабилизаторов нельзя управлять чертовой машиной на низких высотах… Йегер по-прежнему падал в плоском штопоре… Он вращался в бешеном темпе… Он заставил себя следить за показаниями приборов… Не много-то и разглядишь, а тут еще это головокружение… Он уже опустился до восьмидесяти тысяч футов, а обороты двигателя по-прежнему на нуле… Он падает со скоростью сто пятьдесят футов в секунду… Девять тысяч футов в минуту… *И что мне теперь делать?*… Здесь, на краю бездны… *Я попробовал А! Я попробовал В!* - Проклятая машина не издает ни звука… просто крутится в небе, как отрезок трубы. У Йегера остается последняя попытка - воздушные тормоза, парашютное устройство в хвосте, замедляющее движение корабля… Стрелка альтиметра продолжает ползти вниз… Двадцать пять тысяч футов… Но альтиметр настроен на уровень моря. А значит, он всего лишь в двадцати одной тысяче футов над пустыней… Бездействие продолжается… Он включает воздушный тормоз. *Бац* - с сильным толчком выбрасывается парашют… Он тянет хвост вверх…

Штопор прекращается. Нос направлен вниз. Теперь остается сбросить парашют за борт и дать машине пикировать и набирать обороты. Он выбрасывает парашют за борт… и зверюга снова подпрыгивает вверх. Нос снова направлен в небо! Это все задний стабилизатор… Его ведущая лопасть заблокирована - застыла в положении для набора высоты. Без оборотов двигателя и гидравлических регуляторов Йегер не может пошевелить хвост… Нос задран вверх на угол выше тридцати градусов… Все начинается снова… Снова штопор… Нет оборотов, нет энергии, нет больше воздушного тормоза, а остается лишь скорость - сто восемьдесят узлов… Он уже на высоте двенадцать тысяч футов… Восемь тысяч футов, над какой-то фермой… И уже не помогут ни учебник, ни старые трюки, ни двадцать лет в военной авиации… Избран или проклят! Она может лопнуть по любому шву! Чак не выбрасывался с парашютом с того дня, как его сбили над Германией, - ему тогда было двадцать лет. Я попробовал А! Я попробовал В! Я попробовал С! - одиннадцать… семь тысяч футов до фермы… Йегер сжимается в комок, тянется под сиденье за пусковым кольцом и дергает его… Его выбрасывает из кабины с такой силой, что он испытывает что-то вроде контузии… Он ничего не видит… Толчок в спину… Это сиденье отделилось от него и от парашютного устройства… Голова прочищается… Он высоко в воздухе, в своем компенсирующем костюме, и смотрит через щиток шлема… Каждая секунда кажется чудовищно долгой… бесконечной… такое медленное движение… Он висит высоко в воздухе, в невесомости… Корабль падает со скоростью около ста миль в час, а ракета катапультирования подбросила его вверх со скоростью девяносто миль в час… В семи тысячах футов над пустыней наступает невесомость. Рядом проплывает его кресло… Оно обращено к нему торцом, нижней частью… Красная дыра… углубление, где раньше находился механизм катапультирования… Из него капают огненно-красные капли… *лава*… остатки ракетного топлива… Оно сверкает и сочится из этой впадины. В следующий момент они оба летят вниз, он и кресло… На парашютном устройстве имеется оболочка, к которой прикреплен стабилизирующий парашют, - он снимает оболочку таким образом, чтобы главный парашют раскрывался постепенно и не повредил спину пилота в момент, когда раскрывается купол. Это устройство предназначено для катапультирования на скорости четыреста-пятьсот миль в час, но Йегер движется на скорости лишь около 175. В эти бесконечные несколько секунд стропы парашюта распрямляются, а Йегер, сиденье и сверкающая красная впадина вместе проплывают по воздуху… Но теперь кресло летит сверху… на парашютных стропах! Сиденье

зацепилось за парашютные стропы, а капающая лава прожигает их… Еще одна бесконечная секунда… Йегер резко дергает плечами вверх - купол парашюта раскрывается, и в этот самый момент лава брызжет в смотровой щиток его шлема. Что-то колет его в глаз… Он ничего не видит… Левый глаз залит кровью… Она льется по лицу, а лицо… охвачено пламенем. Господи! сиденье… Дерганье парашюта резко снизило скорость, но сиденье продолжало падать. Оно выпало из строп и врезалось торцом прямо в щиток… сто восемьдесят фунтов металла. Они пробили насквозь двойной смотровой щиток. Йегер горит! Внутри шлема - раскаленная ракетная лава… Сиденье куда-то подевалось… Он не может разглядеть - кровь струится из левого глаза, а шлем наполнен дымом. Резина! Это затычка между шлемом и компенсирующим костюмом… Она загорелась… И ракетное топливо не гаснет… Йегер чувствует стремительное движение… Он даже может его слышать… Вся левая часть шлема охвачена пламенем… Языки пламени лижут его шею и левую сторону лица… Кислород! Горящее топливо прожгло резиновую затычку автоматической подачи кислорода, и кислород хлынул в шлем, в лицо пилота. Стопроцентный кислород! О боже! Теперь лава горит просто адским пламенем… Все, что может гореть, охвачено огнем. А остальное - плавится. Хотя в щитке и пробита дыра, шлем все равно полон дыма. Йегер задыхается… не может видеть… Левая половина головы в пламени… Он поднимает вверх левую руку… Перчатки компенсирующего костюма пристегнуты к рукаву… Он просовывает руку через дыру в щитке и пытается, действуя ею как черпаком, подогнать воздух ко рту… Языки пламени… Они повсюду… Пламя охватывает перчатку - в том месте, где она соприкасается с лицом… Пламя просто пожирает ее… Указательный палец загорается… Его проклятый палец горит! Но он не может им пошевелить… Немного воздуха! А остальное не важно… Он наглотался дыма… Нужно открыть смотровой щиток… Он помят… Йегер заключен в маленький сломанный шар и умирает в облаке своей собственной горящей плоти… Что за вонь! Резина и человеческая кожа… Нужно открыть щиток… Иначе не остается выхода… Он начисто разбит… Йегер просовывает обе руки снизу… Чудовищное усилие… Щиток поднимается… Спасение!… Волна воздуха смывает все - дым, пламя… Горение прекращается. Он может дышать. Он может видеть правым глазом. Пустыня, заросли мескито, сиротливые деревья Джошуа медленно надвигаются на него… Он не может открыть левый глаз… Теперь он чувствует боль… Боль. Полголовы обожжено… Но это не самое худшее… Проклятый палец! Господи! Он узнает местность, он пролетал над

нею миллион раз… Вон шоссе 466, а вон его пересекает трасса 6… Левая перчатка практически сгорела… Перчатка и левый указательный палец… их невозможно различить… Похоже, будто они сгорели в духовке… Он недалеко от базы… С этим пальцем случилось что-то неприятное… Почти приземление… Йегер готовится… Ужасный толчок… Он опускается на мескито, оглядывает пустыню одним глазом… Он встает… Черт побери! Он цел! Он едва может пошевелить левой рукой. Проклятый палец просто убивает его. И еще - целых полголовы… Он начинает освобождаться от парашютной «сбруи», сворачивает парашют. Все как положено… Некоторые из стропов почти расплавились от лавы… Ему по-прежнему кажется, будто голова еще горит… Боль идет откуда-то изнутри… Но ему надо снять шлем… Ужасная операция… Он не решается притронуться к голове… Она кажется просто огромной… Кто-то бежит к нему… Это парень лет двадцати - он спускается с шоссе. Он подбегает поближе, рот у него изумленно раскрывается, он смотрит на Йегера с ужасом…

– С вами все в порядке?

Этот взгляд на его лице! Господи всемогущий!

– Я тут ехал! Я видел, как вы спускаетесь!

– Слушай, - говорит Йегер. Боль в пальце просто ужасна. - Слушай, у тебя есть нож?

Парень засовывает руку в карман и вытаскивает перочинный нож. Йегер начинает срезать перчатку с левой руки. Он не может больше этого выносить. Парень стоит рядом, словно загипнотизированный. Судя по его взгляду, Йегер представляет, как он сейчас выглядит. Его шея, вся левая сторона головы, ухо, щека, глаз, половина волос, должно быть, сгорели. Глазница рассечена и распухла, покрылась запекшейся кровью. Лицо, ноздри и губы испачканы горелой резиной. А он стоит посреди пустыни в компенсирующем костюме, с задранной головой, прищурившись на один глаз, и работает над левой перчаткой перочинным ножом. Нож прорезает перчатку насквозь и входит в палец… Перчатку и палец уже невозможно воспринимать по отдельности. Похоже, палец расплавился… Надо стянуть перчатку - ужасно больно. Он стягивает перчатку, и вместе с ней слезает толстый ломоть обгоревшего мяса с пальца. Жареное сало…

Громкий звук - это парень. Его тошнит. Это было для него слишком, бедный ублюдок. Он смотрит на Йегера. Его глаза открыты, рот тоже. Он не может удержаться от рвоты.

– О боже, - говорит он. - Вы… Это просто *ужас!*

Еще один добрый самаритянин! Еще один врач! И тут же ставит диагноз! Это все, что нужно человеку: в возрасте сорока

лет пролететь сотню тысяч футов в плоском штопоре, проделать в земле дыру на миллион долларов, сжечь полголовы и руку, практически лишиться глаза… и тут же появляется добрый самаритянин, которого словно бы послал дух самой Панчо Барнес, чтобы произнести полуночный вердикт посреди сиротливых деревьев Джошуа. А раздвижные двери громыхают, и фотографии сотни погибших пилотов раскачиваются в своих рамках:

– О боже… Это просто ужас!

Через несколько минут прибыл спасательный вертолет. Медики нашли Йегера стоящим посреди мескито - его и какого-то парня, проезжавшего мимо. Йегер стоял прямо, со свернутым парашютом и со шлемом в изгибе руки и спокойно смотрел на них тем, что осталось от его лица: как будто они привезли ему новое назначение.

В госпитале выяснилось, что Йегеру повезло. Кровь, залившая левый глаз, запеклась, образовав прочную корку, иначе Йегер мог бы лишиться глаза. Он получил ожоги головы и шеи третьей и второй степени. Их пришлось лечить в госпитале целый месяц, но зато не осталось никаких уродливых следов. Йегер даже полностью восстановил работоспособность левого указательного пальца.

Случилось так, что в день полета Йегера, примерно в то время, когда он направлялся на взлетную полосу, секретарь госбезопасности Роберт Макнамара объявил, что программа X-20 сворачивается. Хотя официально Лаборатория пилотируемых орбитальных полетов продолжала действовать, было очевидно, что никаких военных космических путешественников в Америке не будет. Парни из Хьюстона оставались единственными. Вершина пирамиды принадлежала им и могла довести их до звезд, если они были на то способны.

Йегер снова получил статус летчика и возобновил преподавание в своей школе. Он совершил еще более сотни вылетов на тактических бомбардировщиках B-57 в Юго-Восточной Азии.

Никто так и не побил рекорд русских на NF-104, и даже не пытался. На высоте более ста тысяч футов в «оболочке» самолета оказывалось полным-полно дыр. А Йегер больше и не стремился установить рекорд в небе над пустыней.

далее
в начало
назад

ЭПИЛОГ

Что ж, бог дал - бог взял. После триумфа Гордона Купера Алан Шепард развернул кампанию за еще один полет на «Меркурии» - трехдневный, в который должен был отправиться он сам. Его поддерживали Уолт Уильямс и большинство астронавтов. Но Джеймс Уэбб с легкостью лишил их молчаливого благословения президента Кеннеди и объявил, что проект «Меркурий» полностью завершен. НАСА и президентской администрации хватало хлопот и без продолжения полетов «Меркурия»: нужно было получить от Конгресса сорок миллиардов долларов на лунные программы «Джеминай» и «Аполлон». Атмосфера двухгодичной давности, когда Кеннеди вздымал руки к луне, а конгрессмены аплодировали и предлагали неограниченный бюджет, полностью испарилась… Разве космическая гонка была гонкой за выживание? Разве Соединенным Штатам угрожало вымирание нации? Разве тот, кто контролировал космос, контролировал и землю? Разве русские собирались поставить красную отметку на Луне? Настроения тех дней все уже забыли. В середине июня 1963 года Главный конструктор (по-прежнему безымянный гений!) запустил на орбиту «Восток-5» с космонавтом Валерием Быковским на борту, а два дня спустя на борту корабля «Восток-6» в космос отправилась первая женщина - Валентина Терешкова. Они оставались на орбите три дня, летели на расстоянии трех миль друг от друга и приземлились на советской территории в один и тот же день, но даже это не воскресило былой воинственности Конгресса.

В июле Шепарда начал беспокоить звон в левом ухе и периодические головокружения - это были симптомы болезни Менье, поражающей среднее ухо. Как и Слейтону, ему пришлось отказаться от активной деятельности астронавта, и летать он мог только на самолетах, со вторым пилотом на борту. А Слейтон тем временем принял решение, немыслимое для большинства кадровых офицеров. Он уволился из авиации после девятнадцати лет службы: не хватало всего года для получения пенсии, этой золотой награды, сиявшей на горизонте сквозь все эти годы финансовых трудностей. Проблема Слейтона состояла в том, что руководство военно-воздушных сил решило отстранить его от полетов по состоянию сердца. А как гражданский сотрудник НАСА он мог летать на высокотехнологических самолетах сколько угодно, если только его сопровождал второй пилот. Он мог повышать квалификацию, у него сохранялся статус летчика, и он надеялся, что рано или поздно докажет: у него есть нужная

вещь, чтобы подняться в воздух в качестве астронавта. А в сравнении с такими соображениями пенсия значила не так уж и много.

19 июля Джо Уокер поднял Х-15 на 347 800 футов, то есть на шестьдесят шесть миль, побив прежний рекорд в 314 750 футов, установленный Бобом Уайтом годом раньше. А 22 августа Уокер достиг высоты 354 200 футов, или шестьдесят семь миль, то есть преодолел границу космоса на семнадцать миль. Кроме Уайта и Уокера только один человек поднимался на Х-15 выше пятидесяти миль. Это был дублер Уайта Боб Рашуорт, который в июне достиг высоты 285 тысяч футов - сорока четырех миль. В военно-воздушных силах установили практику награждать петлицами с надписью «Астронавт военно-воздушных сил» всех военных пилотов, кто поднимался выше пятидесяти миль. Да, они использовали само это понятие: *астронавт*. И теперь у Уайта и Рашуорта, первого пилота и пилота-дублера Х-15, были такие петлицы. Джо Уокер, как штатский сотрудник НАСА, для этого не подходил. Поэтому старые приятели Уокера из Эдвардса пригласили его на обед в ресторан, где они немного выпили и прикололи ему на грудь картонные петлицы. На них было написано: «Асстронавт»

[1]От англ, ass - осел, задница. - *Прим. пер.*

28 сентября семеро астронавтов «Меркурия» отправились в Лос-Анджелес на торжественный банкет, устроенный Обществом летчиков-испытателей. Вдова Айвена Кинчелоу, Дороти, вручила им Премию Айвена С. Кинчелоу за выдающиеся профессиональные навыки в проведении летных испытаний. В прессе этому событию посвятили не больше абзаца, да и тот был списан с текста речей астронавтов. После всех этих медалей «За отличную службу», после парадов и выступлений перед Конгрессом, после всех наград, которые только могли придумать политики, частные учреждения и Благовоспитанное Животное, Премия Айвена С. Кинчелоу не казалась чем-то особенным. Но для семерых астронавтов этот вечер значил очень много. Блистательный Кинч, белокурый красавец-пилот, был самым знаменитым из погибших пилотов, летавших на ракетных истребителях, и он наверняка установил бы свои собственные порядки в авиации, будь он жив. Он назначил бы Боба Уайта первым пилотом Х-15 и бог знает, что еще он сделал бы. В авиации существовало множество наград, но Премия Кинчелоу - за «профессиональные навыки» - считалась в братстве тест-пилотов главной. Семеро парней наконец-то замкнули круг и восстановили свою несколько пошатнувшуюся славу. Они добивались того, чтобы в проекте «Меркурий» пилоту досталась

подобающая роль, и, шаг за шагом, добились этого. Полет Купера показал, что космическим кораблем можно управлять классическим образом, рискуя жизнью. А теперь они добились последнего, в чем им отказывали на протяжении нескольких лет, в то время как вся нация безоговорочно боготворила их: истинные братья признали их равными, признали *тест-пилотами* космической эры, по праву занимающими вершину пирамиды нужной вещи.

Летом Кеннеди выступил по телевидению, объявив нации, что достигнуто соглашение с русскими о запрещении ядерных испытаний. По этому поводу советский министр иностранных дел Андрей Громыко сделал еще одно предложение - о запрете размещения ядерного оружия на околоземной орбите. Советы сами положили конец мыслям о молниях, падающих из космоса. 30 августа заработало устройство, благодаря которому и запомнились сами переговоры: горячая линия, прямая телефонная связь между Белым домом и Кремлем - лучшее средство избежать недоразумений, которые могли бы привести к ядерной войне. И когда 22 ноября на Кеннеди совершил покушение человек, связанный с русскими и кубинцами, ни в Конгрессе, ни в прессе совсем не было антисоветской или антикубинской шумихи. Холодная война - это было очевидно - завершилась.

Но никто - по крайней мере, сами парни - не мог оценить всей важности этого события для астронавта. Новый президент, Линдон Джонсон, оказался еще более горячим пропагандистом космической программы, чем его предшественник. Во многом благодаря политическому гению Джеймса Уэбба, который наконец-то получил должное, Конгресс раскачался и выдал-таки НАСА карт-бланш на полеты на Луну. Тем не менее факт оставался фактом: холодная война закончилась.

До начала в 1965 году программы «Джеминай» не предусматривалось никаких пилотируемых космических полетов. И семеро астронавтов начали чувствовать перемену в отношении публики к ним, к «следующим девяти» и к группам новичков. Они *чувствовали* перемену, но не могли выразить ее словами. Что это было за чувство? Как будто мантия воинской славы тихо сползала с ваших плеч, а еще… холод высыхающего океана слез. Война, в которой сражались герои поединка, закончилась. Их по-прежнему почитали, людей по-прежнему поражала их храбрость, но день, когда астронавт может проехать в торжественной процессии по Бродвею, а дорожные полицейские на перекрестках будут рыдать, уже не повторится. Астронавта больше не будут воспринимать как защитника народа, рискующего жизнью в небесной битве. И даже

на первого американца, ступившего на поверхность Луны, не будут изливаться те исконные, первобытные эмоции, что довелось испытать Шепарду, Куперу и, прежде всего, Гленну. Первая эра американских героев поединка ушла, чтобы, возможно, никогда не вернуться.

Бог дал - бог взял. Апрельским днем 1959 года им на плечи накинули мантию холодного воина небес, не спрашивая их и ничего не объясняя. А теперь ее снимали, и опять без их ведома. Джон Гленн в 1964 году решил баллотироваться в сенаторы от штата Огайо. Он не мог предвидеть, что на избирателей в Огайо больше не действует его аура защитника. Но его помнили. А его собратьям трудно было представить, что может настать день, когда американцы, услышав их имена, спросят: «А кто это такие?»

далее
в начало
назад